aerojournal HORS-SERIE
Janvier - février 2011

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 7

SPITFIRE SUR L'EUROPE

Aérojournal Hors-série n°6
Juillet - Août 2010

M 03410 - 7 H - F: 14,90 € - RD

France - Belgique : 14,90 €
Grèce - Italie - Port. Cont. - Luxembourg : 15,50 €
Canada : 25$C - Suisse : 25 CHF

SOMMAIRE

Texte : Christian-Jacques Ehrengardt
avec la collaboration de Philippe Listemann

Planches couleur © Jean-Marie Guillou
Plans à l'échelle © Hubert Cance
Illustration de couverture © Jerry Boucher
Sauf mention contraire, les photos proviennent du RAF Museum

INTRODUCTION — La mégère Apprivoisée — 4

Le roi Merlin — 12

CHAPITRE I — Les Spit Merlin — 14

CHAPITRE II — Les Spit Griffon — 38

CHAPITRE III — Les Spit PR — 52

CHAPITRE IV — Les opérations en Europe — 70

Septembre 1939 - juin 1940 : La Furie crache le feu — 72

Juillet - décembre 1940 : La Bataille d'Angleterre — 77

1941 : Les grands cirques — 90

1942 : L'année de tous les dangers — 96

1943 : Les préparatifs — 103

1944 : L'invasion — 108

1945 : Sur les ruines du *Reich* — 125

ANNEXES — Caractéristiques, les as, etc. — 134

SPITFIRE SUR L'EUROPE

Les machines, les unités, les hommes

1936-1945

Le Spitfire a été construit à quelque 22 500 exemplaires, toutes versions, variantes et dérivés confondus. Il a combattu sur tous les théâtres d'opérations de la Seconde Guerre mondiale, de l'Europe occidentale à l'Extrême-Orient, en passant par la Méditerranée, l'Afrique du Nord, l'océan Arctique et les Balkans, du 3 septembre 1939 au 15 août 1945. Il y a affronté les trois puissances de l'Axe : l'Allemagne, l'Italie et le Japon, ainsi que leurs alliés. Plus de 150 unités en ont été équipées à un moment ou à un autre. Il a été utilisé comme intercepteur, chasseur de V1, chasseur-bombardier et avion de reconnaissance photo.

C'est dire si le pari de résumer la carrière de cet appareil en 144 pages apparaissait comme une gageure. Nous avons donc été obligés de limiter notre champ d'étude à l'Europe de l'Ouest. D'autre part, seules ont été considérées les unités ayant dépendu de la RAF, ce qui exclut les versions navales réservées à la Fleet Air Arm et les formations américaines placées sous le contrôle de l'USAAF. Nous avons volontairement écarté les unités françaises que nous réservons à un hors-série ultérieur.

Face à cette imposante pelote de laine, il n'a pas été facile de choisir le bout de fil que nous devions tirer. Nous avons donc opté pour un traitement version par version pour la partie technique, puis par grandes périodes pour la partie opérationnelle, sachant qu'il n'était pas possible de passer en revue toutes les unités engagées, dans la mesure où les archives les traitent de manière inégale.

Comme le format ne nous permettait pas une étude exhaustive, nous nous sommes attachés à mettre l'accent sur des actions et des opérations significatives.

CJE

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Aérojournal Hors-Série n°7
Janvier- Février 2011

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rute d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 20 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication
Y. Kadari
Rédacteur-en-chef
C.-J. Ehrengardt
Correctrice
B. Watellier
Secrétariat
C. Valence
Direction artistique
A. Gola
Infographie
A. Giancaterina - M. Mioduszewska - B. Drenec

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Ricco-Bono

Reginald Joseph Mitchell

INTRODUCTION

La mégère Apprivoisée

Quand il commence à travailler sur le Type 300 pour la firme Supermarine, Reginald J. Mitchell est loin d'être un inconnu. Il s'est déjà taillé une solide réputation internationale dans le domaine de l'aviation sportive avec ses hydravions, depuis le S.4 qui établit un nouveau record du monde de vitesse dans sa catégorie en 1925, jusqu'au S.6B qui remporte la coupe Schneider pour la Grande-Bretagne en 1931 et améliore une fois de plus le record du monde pour le porter à 654,847 km/h. À une époque où les avions ressemblent davantage à des boîtes à chaussures ou à des empilages informes de plans reliés les uns aux autres par des kilomètres de ficelle, les créations de Mitchell reflètent le souci de l'ingénieur de profiler leur silhouette. Bien qu'il faille reconnaître que les recherches aérodynamiques sont alors de nature purement empirique et s'apparentent davantage à un exercice de style qu'à des considérations techniques, Mitchell a incontestablement eu le don de pressentir les choses.

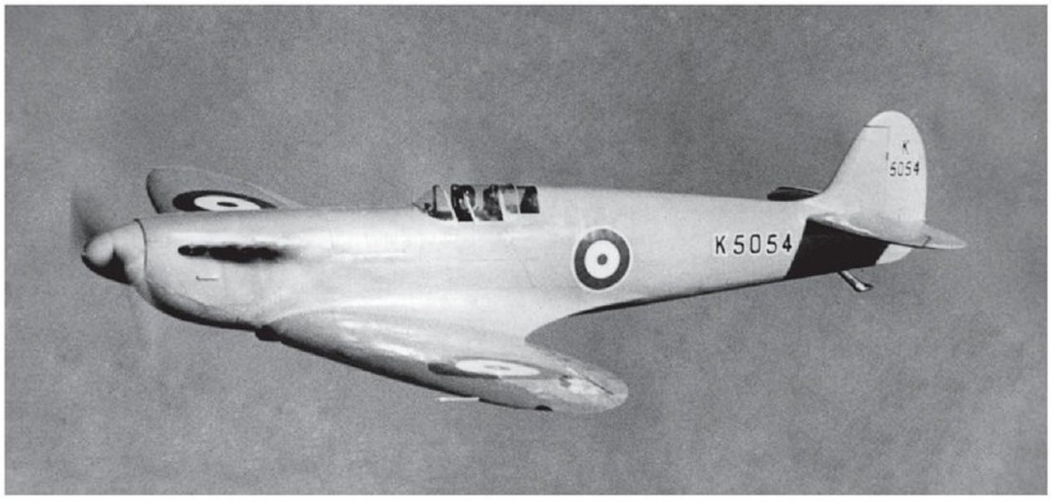
UNE AILE ELLIPTIQUE

Les succès de ses hydravions de course assoient le prestige de la Supermarine Aviation Works Ltd sur le plan international, mais ne lui rapportent aucun contrat. Comme il faut bien vivre, la firme se contente de construire et de réparer des hydravions Short Southampton.

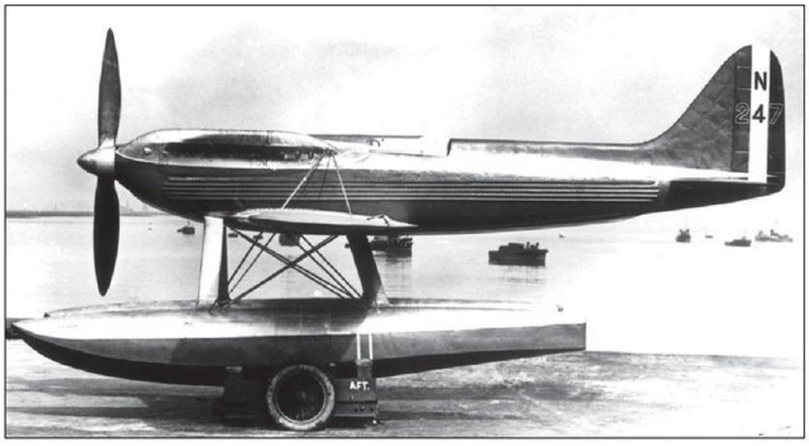
En 1928, la compagnie Vickers entre au capital, ce qui apporte peu de changements, Hubert Scott-Paine conservant son fauteuil de gérant.

Mitchell s'est déjà essayé à la conception d'un avion de chasse en répondant au programme F.7/30, l'année précédant son succès en coupe Schneider. Cependant, ce programme, exigeant l'utilisation d'un moteur (Rolls-Royce Goshawk) qui n'a pas encore tourné et qui se révélera décevant, s'avère très contraignant pour un ingénieur comme Mitchell qui fourmille d'idées d'avant-garde. Son Type 224 n'aura aucun avenir et le marché sera remporté par le Gloster Gladiator – on est bien loin de la silhouette du S.6B !

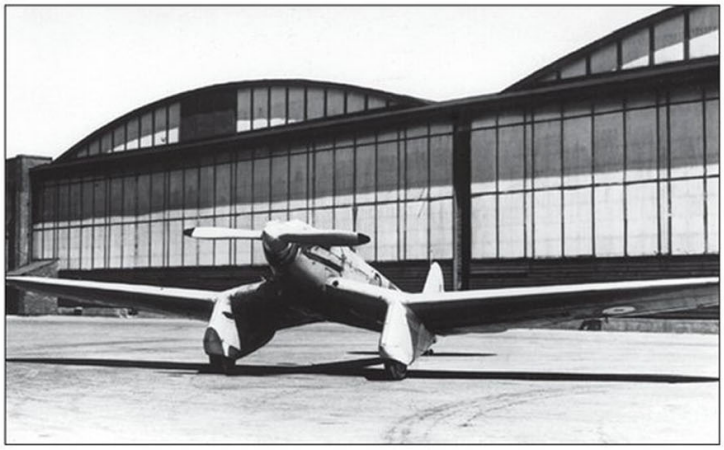
Pas découragé pour autant, à l'été 1934, il poursuit hors programme officiel l'étude d'un monoplan à aile cantilever, cabine fermée et train rentrant, le Type 300. Il ne lui manque qu'un moteur. Avec l'utilisation du Goshawk à refroidissement par évaporation, comme sur le Type 224, la vitesse calculée de 450 km/h est nettement insuffisante pour intéresser l'*Air Ministry*. Or, Rolls-Royce est en train de mettre au point le PV12, un douze cylindres en V refroidi par liquide prévu pour développer 1 000 ch. En novembre 1934, Supermarine reçoit l'autorisation de l'utiliser pour son Type 300 et le président directeur-général de Vickers (Aviation) Ltd accepte de financer le projet sur les fonds propres du groupe.

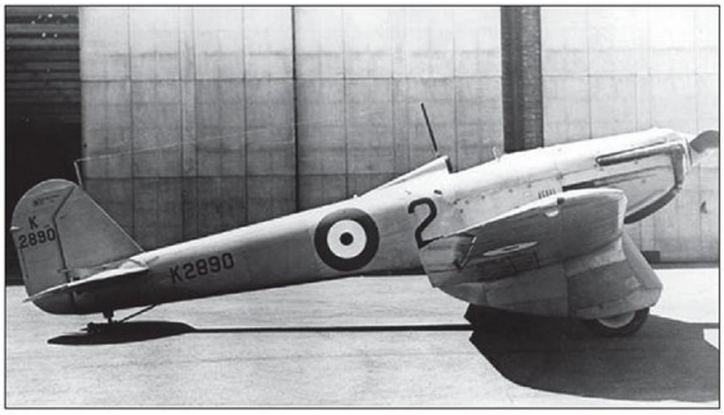


▲ Le prototype K5054 en vol dans sa livrée gris bleu clair peinte par des spécialistes de Rolls-Royce, division automobile, après un minutieux masticage et ponçage des joints.



◀ Le premier des deux Supermarine S.6A (N247). Il remporte la coupe Schneider de 1929.





Intéressé par les épures présentées par Supermarine, l'*Air Ministry* approuve le financement d'un prototype, le 1er décembre. Le 3 janvier 1935, tout cela est formalisé dans le programme officiel F.37/34, taillé sur mesure pour le futur chasseur de Supermarine.

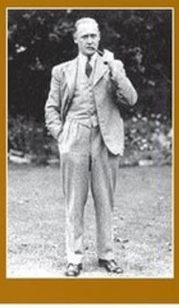
Et c'est à ce moment-là que Mitchell donne à son projet une touche unique : une aile elliptique. Celui qui en parle le mieux est Beverley Shenstone, l'aérodynamicien de l'équipe de Mitchell :

« La décision d'une aile elliptique a été prise très tôt. Sur le plan aérodynamique, c'était la meilleure solution, parce qu'elle offrait une moindre résistance; la forme elliptique était idéale, la perfection en théorie. Elle présentait d'autres avantages pour nous. Pour réduire la traînée, nous voulions la plus petite épaisseur relative possible compatible avec la résistance nécessaire. Mais, près de l'emplanture, l'aile devait être suffisamment épaisse pour loger les puits du train rétractable et l'armement. Pour avoir une bonne épaisseur relative, il nous fallait une corde très large à la racine. Une aile classique perd très vite de l'épaisseur à partir de l'emplanture; au contraire, une aile elliptique s'effile lentement au départ, puis, de façon progressive, beaucoup plus rapidement près de son extrémité. Mitchell était un homme pratique et il aimait trouver des solutions pratiques aux problèmes. Je me souviens d'avoir discuté avec lui de la forme de l'aile et il m'avait dit sur le ton de la plaisanterie : *"Je m'en fiche pas mal qu'elle soit elliptique ou pas, du moins qu'elle recouvre les mitrailleuses !"* L'ellipse était tout simplement la forme qui nous permettait d'avoir une aile la plus fine possible avec une place suffisante à l'intérieur pour y loger la structure et toutes les choses que nous voulions y fourrer. Et en plus, elle était belle. »

Il a été suggéré que Mitchell s'est inspiré de l'aile du Heinkel He 70, présenté en 1932 au Salon de Paris. Beverley Shenstone réfute cette assertion :

« Le Heinkel 70 a eu une influence sur le Spitfire, mais pour tout autre chose. J'avais vu l'avion allemand à Paris et j'avais été très impressionné

REGINALD MITCHELL



Né le 20 mai 1895 près de Stoke-upon-Trent, R.J. Mitchell suit des études secondaires jusqu'en 1911, année où il entre chez un fabricant de locomotives à Stoke. Parallèlement, il poursuit des études supérieures en mathématiques et en mécanique en suivant des cours du soir.

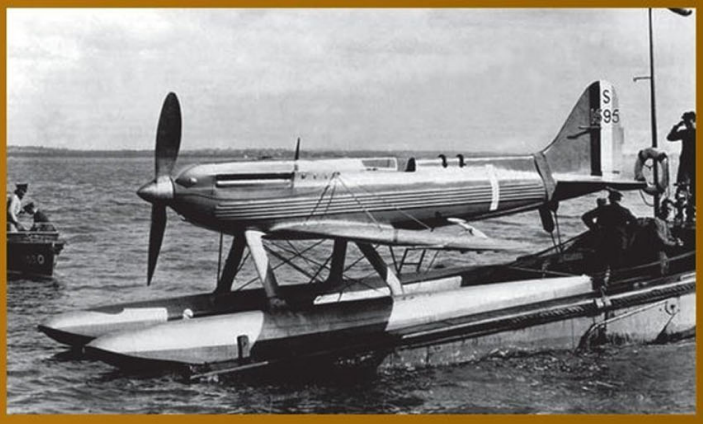
En 1916, il est engagé par la firme Supermarine et deux ans plus tard, il devient l'assistant du chef d'atelier. Quand le chef du bureau d'études quitte la firme en 1919, Mitchell prend sa place. On lui offre un poste au conseil d'administration en 1927, fauteuil qu'il conserve malgré l'absorption de Supermarine par Vickers-Armstrong un an plus tard.

Il se fait un nom et même un renom sur le plan international avec ses hydravions de course.

Il décède le 11 juin 1937 – il venait juste de fêter son 42e anniversaire – après quatre ans d'une longue et douloureuse maladie. Il aura au moins eu la satisfaction de voir le prototype du Spitfire voler et la RAF passer une commande. Le développement de l'appareil ne souffrira pas du décès de son père spirituel, Mitchell ayant abandonné l'étude du Spitfire pour travailler depuis quelque temps déjà sur d'autres projets.

LA COUPE SCHNEIDER DE 1931

Malgré le succès populaire de la coupe Schneider, l'épreuve de 1931 a failli ne pas avoir lieu. En effet, le gouvernement de Sa Majesté s'est déclaré défavorable à une participation de la RAF dans une compétition jugée coûteuse, inutile et peu conforme à l'esprit qui doit animer ce service, craignant en outre qu'elle ne déclenche un incident diplomatique (!). Par la voix de son chef d'état-major, l'Air Marshal Sir Hugh Trenchard, la RAF s'est également opposée à la participation de pilotes militaires, estimant que la publicité faite autour de cette épreuve serait préjudiciable au moral de ses hommes (!!).



C'est alors qu'intervient Lady Lucy Houston, veuve d'un riche armateur anglais, qui fait un don de 100 000 livres sterling au Royal Aero Club pour soutenir la participation de son pays à la coupe Schneider. Comme par enchantement, aussitôt les objections officielles disparaissent.

Mais les concurrents aussi...

Les Français et les Allemands s'abstiennent, faute d'avions suffisamment performants, les Américains ne font pas le déplacement et l'Italie perd son pilote et son avion au cours des essais. Il ne reste plus en lice que les deux S.6B et le S.6A inscrits par la Grande-Bretagne. Il suffit donc à un seul des trois avions de boucler le circuit pour remporter l'épreuve pour la troisième fois consécutive et empocher définitivement le trophée.

Le Flight Lieutenant John N. Boothman gagne l'épreuve à bord du S.6B S1595 (photo), mais le Flight Lieutenant George H. Stainforth établit un nouveau record du monde de vitesse avec 654,847 km/h à bord du S1596 quelques heures plus tard.

▲ Le prototype F.37/34 peu après sa sortie d'usine. L'avion devait recevoir un système de refroidissement par évaporation dans le bord d'attaque des ailes, qui ne sera jamais installé.

par l'aspect lisse de son revêtement. On ne voyait pas une seule tête de rivet. J'avais passé la main dessus et il était si lisse qu'on aurait dit qu'il était en bois. J'étais si impressionné que j'ai écrit à Ernst Heinkel, sans en parler à Mitchell, pour lui demander quel était son secret et si le revêtement était en métal ou en bois. J'ai reçu une gentille lettre en retour m'expliquant que le revêtement était bien en métal, mais avec des rivets à tête fraisée et soigneusement obturés avant l'application de plusieurs couches de peinture. [...] Je me suis dit que si les Allemands l'avaient fait, nous pouvions le faire nous aussi avec un petit effort supplémentaire : les multiples couches de peinture alourdissant sérieusement le Heinkel, nous ne devions pas en passer par là. »

Cette aile elliptique, qui présente quelques avantages (en particulier pour accommoder l'armement) – mais finalement assez peu sur le plan aérodynamique, contrairement à ce que l'on peut croire – va se révéler un véritable cauchemar dès lors que l'appareil entrera en production en série. Car, si Mitchell est un brillant ingénieur, il n'a pas imaginé les problèmes industriels qu'elle va poser. À sa décharge, il faut bien convenir qu'à cette époque la production des avions militaires relève de l'artisanat; les plus grosses séries dépassent rarement deux cents exemplaires. Sans aller jusqu'à parler de « manufacturiers », les avionneurs ne sont pas encore passés au stade industriel. Les conditions ne sont pas réunies pour que les ingénieurs englobent dans leurs études initiales les exigences de la fabrication à la chaîne. Même dans ses rêves les plus fous, Mitchell n'aurait jamais pu imaginer que son Type 300 allait être construit à plus de 22 500 exemplaires, toutes versions et dérivés confondus !

ACHTUNG SHREW !

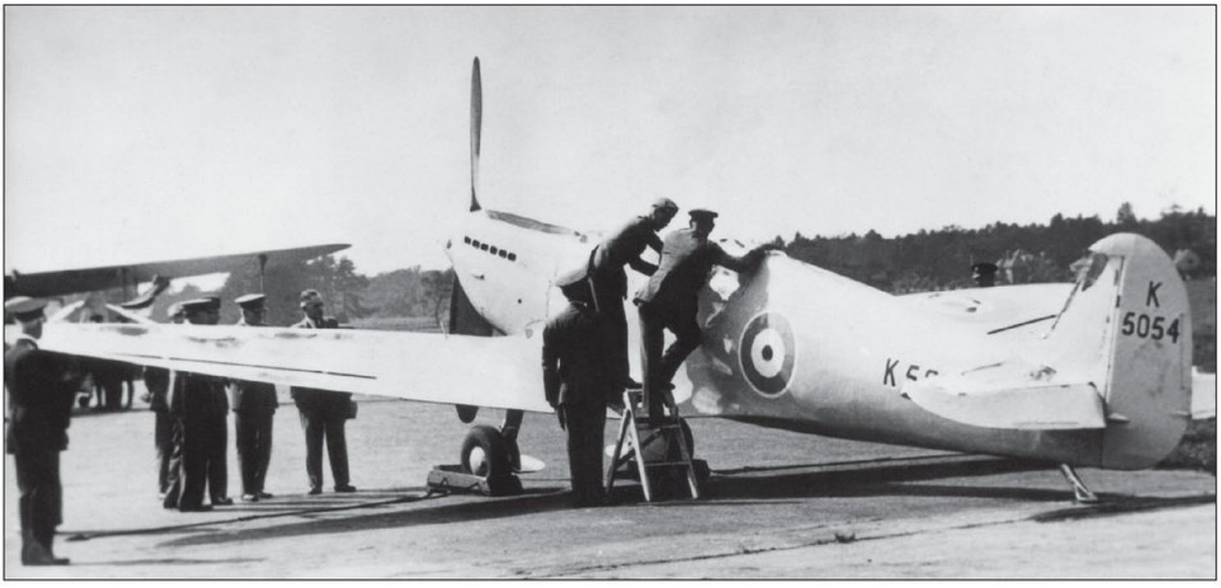
Un autre problème se fait jour très tôt : en mars 1935, Supermarine est prié de mettre son projet en conformité avec le nouveau cahier des charges F.10/35 portant l'armement de quatre à six (et de préférence huit) mitrailleuses dans les ailes. Pour compenser la surcharge, la capacité en carburant est ramenée de 427 à 300 litres et l'exigence d'emport de quatre bombes de 10 kg est supprimée.

Le bureau d'études ne peut pas grouper l'armement et il doit surtout ajouter quelques petits renflements sous la mitrailleuse extérieure, ce qui n'est pas du goût de Shenstone, mais il n'y a guère d'alternative.

Le 18 février 1936, le prototype est enfin prêt.

Au départ, l'*Air Ministry* compte baptiser le nouveau chasseur Shrew (mégère), un nom qui ne plaît pas au président de Vickers qui demande que lui soit substitué celui de Spitfire (furie – deux noms tirés du vocabulaire shakespearien). Il aura finalement gain de cause (Mitchell, dit-on, préférait Shrew) et c'est tant mieux qu'un avion aussi élégant n'ait pas été affublé d'un nom aussi disgracieux.

◤ **Page de gauche**
Deux vues du prototype (K2890) du Type 224 répondant au programme F.7/30, photographié lors d'une présentation au public à Hendon, le 30 juin 1934. Le vainqueur du programme sera le Gloster Gladiator.



◀ La présentation à la presse, le 18 juin 1936, se termine par un atterrissage sur le ventre, à la suite d'une chute brutale de la pression d'huile. Jeffrey Quill, le pilote d'essais, le pose en douceur et l'avion est à peine endommagé.

▶ Le prototype K5054, après sa mise aux standards du Mk. I et après avoir reçu ses peintures de guerre, survole Eastleigh, en 1937. L'avion sera détruit le 4 septembre 1939 en entraînant son pilote dans la mort.

CAUCHEMAR INDUSTRIEL

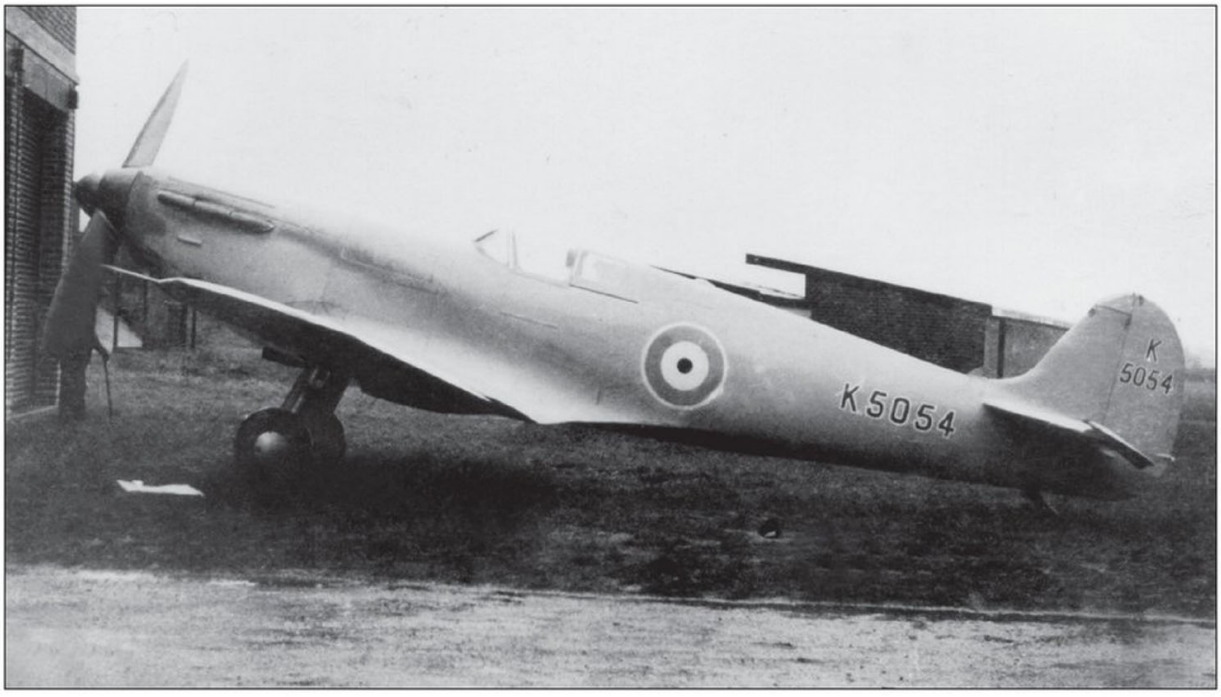
◥ **Page de droite** Le K9787 est le Mk. I tête de série. D'abord réservé à une batterie de tests qui déboucheront sur des modifications apportées sur les chaînes de production, il sera ultérieurement transformé en avion de reconnaissance et sera perdu en opérations le 30 juin 1941.

Équipé d'un moteur PV12 – devenu entre-temps le Merlin – dans sa version C de 750 ch, entraînant une hélice bipale à pas fixe, le prototype K5054 décolle pour la première fois de la piste de l'aéroport d'Eastleigh, près de Southampton, aux mains du *Captain* J. Summers, le 5 mars 1936. Les résultats des premiers essais sont plutôt satisfaisants, quelques modifications restant à apporter, mais l'appareil atteint 562 km/h à 6 000 mètres.

Fin juillet 1936, dans le cadre du nouveau programme F.16/36, Supermarine reçoit une commande de 310 exemplaires du Spitfire Mk. I (soit 300 appareils de série et 10 réservés aux essais). C'est, à cette époque, un marché énorme qui dépasse les capacités de production de la firme qui n'emploie que 500 ouvriers. Le ministère de l'Air exige que Supermarine fasse appel à des sous-traitants et ne s'occupe que du montage final sur son site d'Eastleigh. Cette solution, qui sauvera l'industrie aéronautique britannique dans les jours les plus sombres de la future bataille d'Angleterre, manque pourtant de mettre un terme prématuré à la carrière du Spitfire.

Car le problème du Spitfire, c'est sa fameuse aile elliptique. Le chasseur de Supermarine demande 17 500 heures pour sa construction contre 12 000 au Hawker Hurricane. À la fin de l'année 1936, seuls six fuselages ont été construits et aucune aile n'a été livrée ! La firme General Aircraft Ltd, qui a reçu un contrat pour 100 paires d'ailes dès mars 1936, ne sera en mesure de livrer les premiers jeux qu'en mars 1937. Le retard devient si important que le ministère envisage alors très sérieusement d'abandonner purement et simplement la production du Spitfire. S'il accepte, en fin de compte, d'accorder un nouveau délai, il n'envisage pas de passer une nouvelle commande après la livraison des 310 Mk. I, estimant que Supermarine devrait ensuite concentrer ses efforts sur la production sous licence du Bristol Beaufighter.

Le choc est immense chez Supermarine, mais il faut aussi comprendre la situation dans laquelle se trouve alors la RAF. Deux ans après la publication du cahier des charges qui donne naissance au Spitfire, de lourds nuages noirs se sont accumulés au-dessus de l'Europe. L'Allemagne a lancé un programme de réarmement intensif et la guerre d'Espagne fait désormais



▶ Le prototype K5054 à Martlesham Heath, en 1937.

figure de laboratoire qui servira à modéliser une guerre sur le continent entre les principales puissances européennes, dont la probabilité devient de plus en plus grande au fil des mois.

La RAF a commencé sa phase d'expansion qui englobe la production de 12 000 appareils de première (Hurricane, Spitfire) et seconde générations (Tornado, Typhoon et Whirlwind). Le moindre retard apporté à la livraison des premiers obligerait à précipiter le développement de ceux de la seconde génération de manière à prévenir une rupture du plan de charge qui mettrait en péril tout le programme d'expansion.

Il faut toute la puissance de persuasion du président de Vickers pour convaincre les services officiels que ces problèmes se régleront d'eux-mêmes quand la main- d'œuvre aura acquis l'expérience qui lui fait défaut. Convaincus, ils doivent l'être, puisqu'en mars 1938 Supermarine reçoit une deuxième commande de 200 machines, complétée au mois d'avril suivant par une troisième du même nombre.

Entre-temps un autre sous-traitant est entré dans la danse; il s'agit du groupe Nuffield, appartenant à William Morris (devenu Lord Nuffield), promoteur de la « voiture du peuple » britannique. Ce dernier fait bâtir une gigantesque usine à Castle Bromwich, près de Birmingham, capable de produire 280 avions par mois. Pour bien mesurer la capacité de cette usine, il convient de rappeler qu'à cette époque il faut plus d'un an à n'importe quel avionneur pour en produire autant. Toutefois, elle ne sera pas prête à temps pour construire le Spitfire Mk. I, comme il l'avait été envisagé, et son premier marché portant sur 1 000 Mk. II ne sera ratifié que le 12 avril 1939.

LA FURIE SAUVE SA TÊTE

L'avion tête de série, immatriculé K9787, effectue son premier vol à Eastleigh le 14 mai 1938. Le N° 19 *Squadron*, basé à Duxford, est choisi pour être le premier équipé en Spitfire. Il touche son premier appareil début août et est déclaré opérationnel en novembre. La transformation s'est effectuée sans pertes humaines, ce qui ne signifie pas qu'elle s'est passée sans casse. La transition a été brutale pour certains pilotes, en particulier ceux trop habitués au train fixe du Gloster Gauntlet pour penser à sortir les roues au moment de l'atterrissage. En outre, la voie étroite du train est également source de problèmes.

Lorsque la Grande-Bretagne déclare la guerre à l'Allemagne, le 3 septembre 1939, la RAF a pris en compte 306 Spitfire, dont 270 sont présents au sein de onze *Squadrons*.

Malgré la montée en puissance des livraisons, l'avenir du Spitfire reste menacé, car, en haut lieu, on n'a toujours pas renoncé à faire construire un autre type de chasseur sous licence par Supermarine une fois le marché soldé. Cependant, des voix s'élèvent, et non des moindres, comme celle de l'*Air Vice Marshal* Hugh Dowding, chef du *Fighter Command*, pour réclamer davantage de Spitfire. Dowding aura toutes les peines du monde à empêcher les technocrates du ministère de remplacer les chaînes du Spitfire et même du Hurricane par celles du Boulton Paul Defiant.

Début août 1939, au moment où la dernière machine du marché initial est livrée, un nouveau contrat est passé par l'*Air Ministry*. Il se subdivisera en de nombreuses commandes, dont la première porte sur 450 Mk. I (en fait, seulement 50 seront construits dans cette configuration, les autres étant produits en tant que Mk. V).

La « furie » a sauvé sa tête.

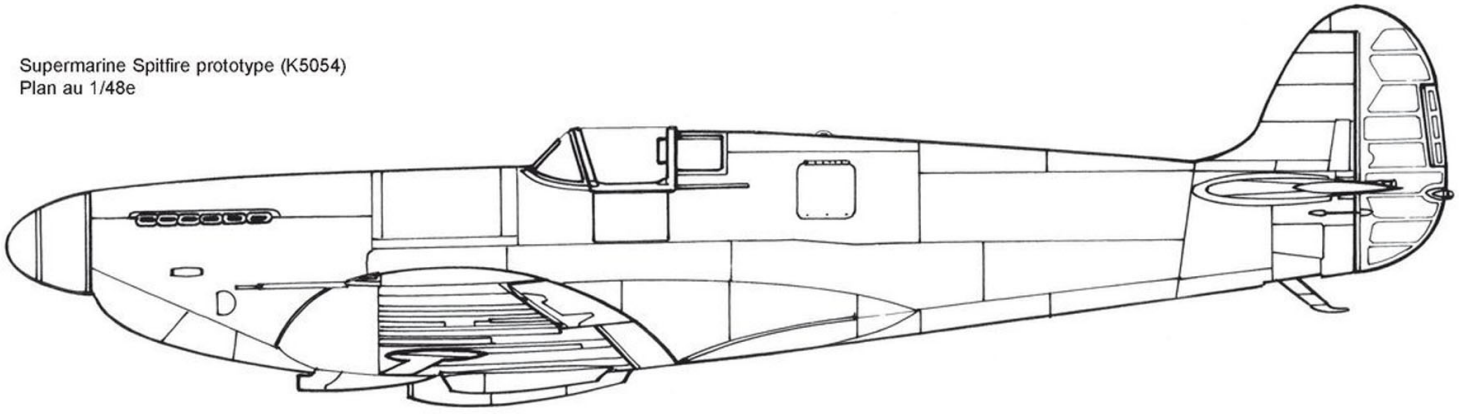
DESCRIPTION TECHNIQUE

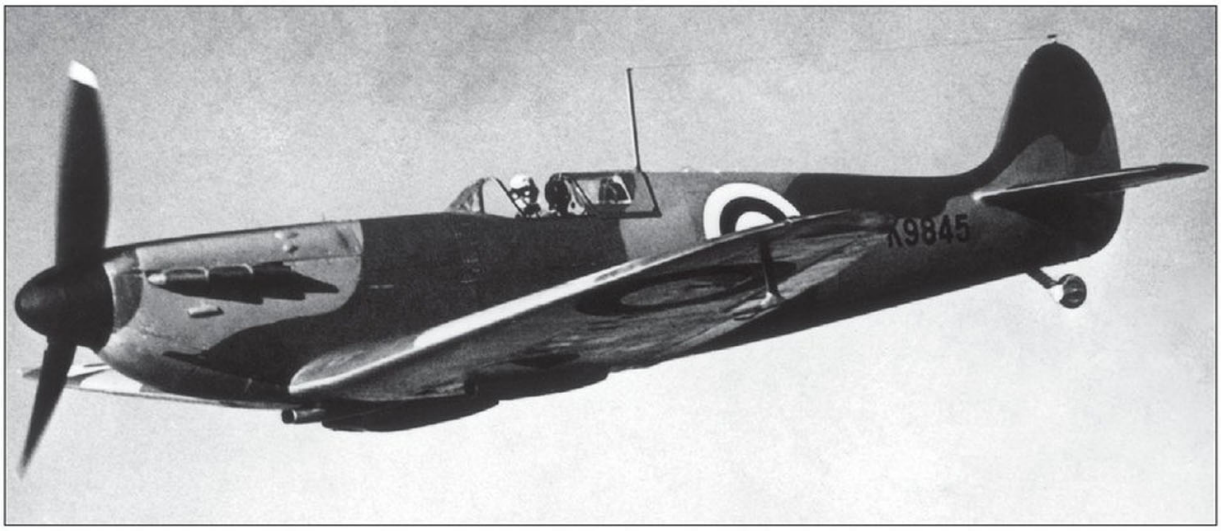
L'avion fait appel à une construction entièrement métallique avec revêtement travaillant, sauf sur les gouvernes entoilées.

Le fuselage est de type semi-monocoque en duralumin. Il est composé de dix-neuf cadres de forme ovale à partir de la cloison pare-feu du moteur. Cinq sont des demi-cadres afin de loger le réservoir de carburant et l'habitacle. Seule la partie avant est de construction tubulaire et sert de bâti pour boulonner le moteur.

L'aile est à longeron unique avec bord d'attaque en métal formant caisson de torsion. Celui-ci, en forme de « D », est l'une des clefs du succès du Spitfire, en ce qu'il rend possible la construction d'une aile à la fois mince et résistante, plus fine et plus légère que celle de n'importe quel chasseur de l'époque.

Supermarine Spitfire prototype (K5054)
Plan au 1/48e





▶ Le K9845, 57e avion de série, vole pour la première fois le 13 janvier 1939.

Le longeron en alliage léger est formé de deux lames constituées chacune de cinq tubes de section carrée et de différentes longueurs emboîtés les uns dans les autres (les plus petits à l'intérieur). Les deux sont reliées entre elles par une armature métallique.

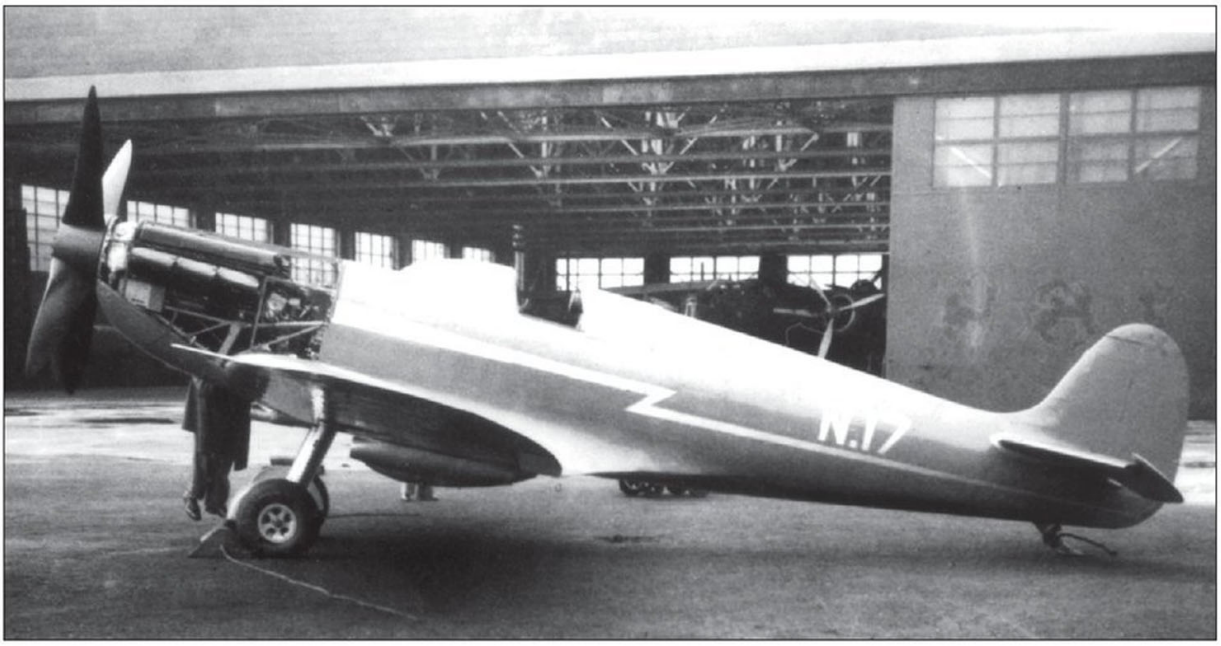
Une autre singularité de l'aile est son gauchissement aérodynamique. L'incidence est de +2° à l'emplanture et de –0,5° à l'extrémité, donnant un gauchissement de 2,5° sur toute la longueur de l'aile. Ainsi, dans un virage serré (en combat, par exemple), l'aile décrochera d'abord à son emplanture avant de décrocher à son extrémité, provoquant une secousse avertissant le pilote d'une imminente perte de portance, tout en lui laissant le contrôle total de l'appareil. De nombreux as sauront transformer cette particularité en avantage tactique.

Les volets d'intrados et les ailerons s'étendent sur toute l'envergure du bord de fuite et sont commandés par air comprimé. Les volets se ferment automatiquement à haute vitesse. Le gauchissement de l'aile permet de se passer de volets à fente.

Le train d'atterrissage est fixé à l'arrière du longeron et se replie vers l'extérieur (et légèrement vers l'arrière) dans des puits ménagés derrière le caisson de torsion, à un endroit où l'aile ne supporte aucune charge. Le choix d'une voie étroite a été dicté par la nécessité de soulager le longeron des déformations causées par le choc des atterrissages, phénomène classique sur les avions à train à voie large. La roulette de queue fixe pivote librement.

Pour préserver la pureté des lignes du capot, la prise d'air du carburateur est logée sous le ventre, entre les roues, le radiateur de glycol sous l'aile droite et le radiateur d'huile, de plus petite taille et de forme cylindrique, sous l'aile gauche, créant ainsi une asymétrie entre les deux ailes. La position et la forme du radiateur de glycol ont été élaborées sur les conseils de Frederick W. Meredith et bénéficient donc de l'effet qui porte son nom.

▶ Des Spitfire Mk. I en cours d'assemblage à l'usine d'Eastleigh en 1940.



◀ Le « Speed Spitfire » photographié à Farnborough en mars 1939.

LA CHASSE AUX RECORDS

Au cours de l'été 1937, Supermarine commence à travailler sur une version améliorée qui pourrait s'emparer du record du monde de vitesse pour avions terrestres, alors détenu par Howard Hughes. Rolls-Royce accepte d'étudier un dérivé du Merlin capable de développer plus de 1 500 ch. Le ministère de l'Air suit l'affaire de loin jusqu'à ce que, le 11 novembre, le Messerschmitt Bf 109 V13 ne détrône le milliardaire américain en portant le record à 610,55 km/h. Le prestige du Royaume-Uni étant désormais en jeu, le ministère de l'Air presse Supermarine de réagir.

Un avion de série, le K9834, en cours de montage à Woolston, est alors sélectionné pour devenir le « Speed Spitfire ». Les modifications portent sur le renforcement du bâti moteur, l'amélioration du refroidissement dudit moteur, l'emploi d'une hélice quadripale en bois à grand pas et pales raccourcies, la pose de rivets à tête fraisée sur tout l'avion, la réduction de l'envergure, le remplacement de la verrière et du pare-brise, la dépose de tout équipement inutile et un polissage soigné de toutes les surfaces extérieures. Ainsi modifié, le K9834 est pesé à 2 490 kg, soit 150 de plus que le Mk. I de base. Rolls-Royce parvient à tirer 2 100 ch de son Merlin pendant 15 minutes.

Il n'en reste pas moins que l'avion présente un certain nombre d'inconvénients, comme le signale Jeffrey Quill, le pilote d'essais maison :

« L'une des particularités du moteur était que, pour donner sa puissance maximale, il devait utiliser des bougies spéciales, mais il ne pouvait pas tourner à froid avec. En conséquence, il devait démarrer et chauffer avec des bougies ordinaires, puis les mécanos devaient les remplacer alors que le moteur était bouillant.

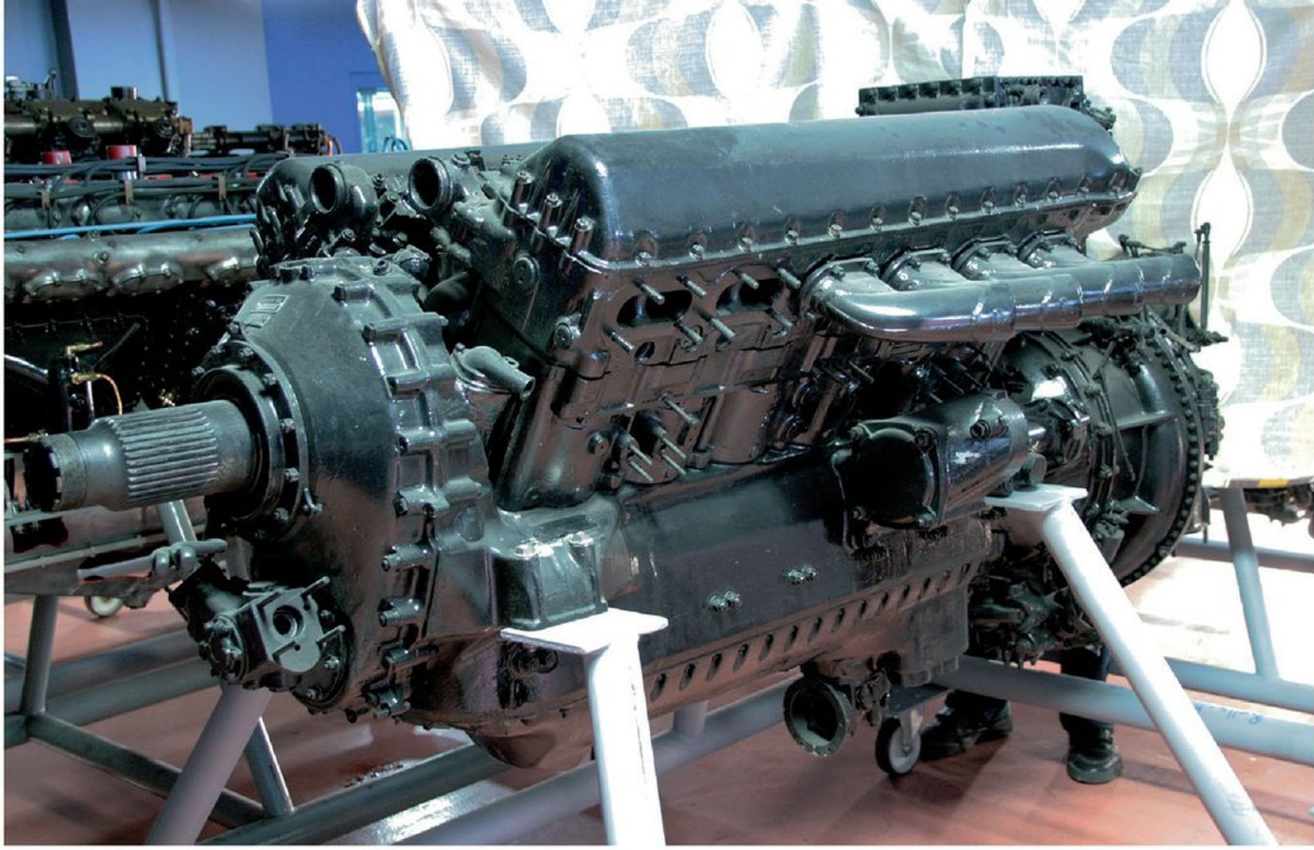
« Avec le grand pas fixe de l'hélice, le couple était monstrueux et il était impossible de décoller à pleine puissance. Même en vol, le couple constituait un problème et l'avion avait tendance à voler en crabe si on ne le pilotait pas avec prudence en compensant au gouvernail. »

Mais les Allemands ne restent pas les deux pieds dans le même sabot. Le 6 juin 1938, alors que le « Speed Spitfire » est toujours en cours de préparation, un Heinkel He 100 boucle un circuit fermé de 100 km à la moyenne de 634,73 km/h. Une vitesse que le K9834 est peu susceptible d'atteindre. Avec beaucoup de regrets, le ministère se voit contraint d'abandonner la course aux records et de requalifier le « Speed Spitfire » en avion expérimental pour « la recherche et le développement des hautes vitesses ».

Supermarine n'en continue pas moins à espérer, car, en février 1939, le K9834 atteint 657 km/h à 1 000 m, ce qui correspond à 644 km/h à 60 m, altitude imposée pour l'homologation du record. Mais ses efforts sont ruinés une fois de plus par les Allemands, qui, avec le Messerschmitt Me 209 V1, piloté par le *Flugkapitän* Fritz Wendel, pulvérisent le record avec 755,14 km/h, le 26 avril 1939; un record pour avions à moteur à pistons qui tiendra jusqu'en 1969 !

Supermarine doit s'avouer vaincu et la déclaration de guerre portera l'affrontement pour le prestige national sur un autre terrain.

Supermarine Spitfire prototype (K5054)
Eastleigh, mai 1938.



▲ Un moteur Rolls-Royce Merlin 66. (Photo « Pyperpote »)

Le roi Merlin

Il ne peut exister un avion d'exception sans un moteur d'exception. Le Messerschmitt Bf 109 a eu le Daimler Benz DB 600, le Spitfire, le Rolls Royce Merlin. L'histoire de l'un est indissociable de celle de l'autre, même si, pour le plus grand malheur du Spitfire, le Merlin a équipé la quasi-totalité de la flotte de combat de la RAF, tout au moins au cours des premières années de la Seconde Guerre mondiale.

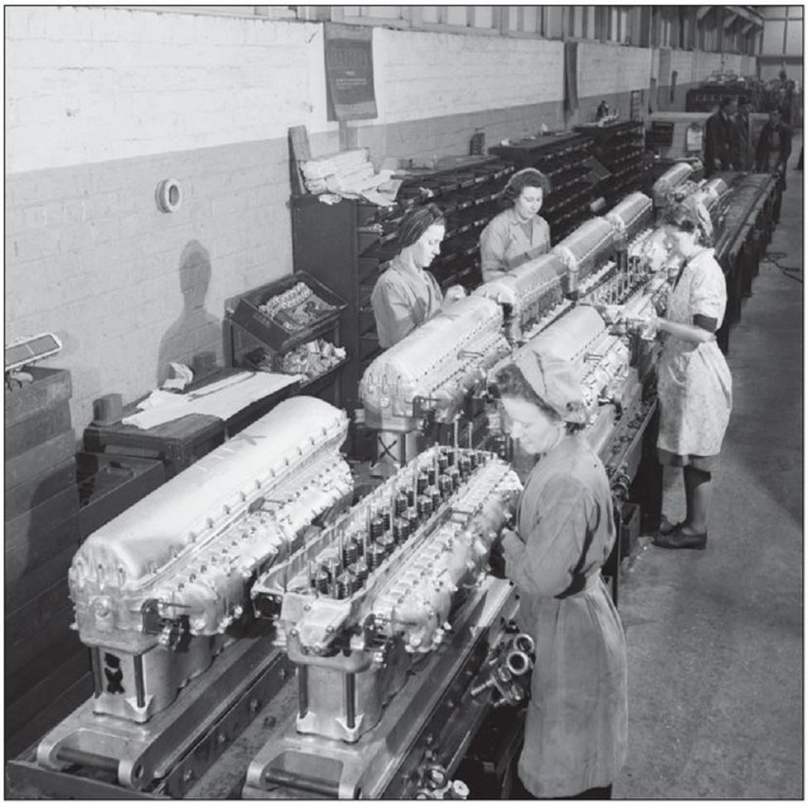
UN MOTEUR MAGIQUE

L'histoire commence en 1915, quand la firme Rolls-Royce Ltd. met au point, sans grand enthousiasme et sur l'insistance du ministère de la Guerre, le moteur Eagle, un 12 cylindres en V de 200 ch. Elle se complaisait alors dans la construction de voitures de luxe et n'avait aucune envie de devenir un fournisseur de l'Armée. C'est donc à reculons et par la petite porte qu'elle arrive sur ce marché. Trois ans plus tard, la moitié des avions de la RAF sont gréés par des moteurs Rolls-Royce (RR).

De fil en aiguille, on arrive à 1932, où la nécessité de donner un descendant au moteur Kestrel s'impose. Après avoir étudié une version en V inversé et sous la pression des avionneurs, RR accouche du PV 12, un 12 cylindres en V « normal » de 27 litres de cylindrée capable de développer 750 ch. Bien que très intéressé, l'*Air Ministry* informe la firme qu'elle ne dispose d'aucun budget pour financer l'étude et la construction d'un prototype. Qu'à cela ne tienne, RR décide de supporter la charge financière et de construire deux prototypes.

Par la suite, le paysage change. Des fonds publics sont débloqués, permettant à RR de travailler sur une version améliorée, qui, en janvier 1935, reçoit le nom de Merlin. Un mois plus tard, les tests commencent avec la version B, qui affiche une puissance nominale de 950 ch à une altitude calculée de 3 300 m.

En avril, un exemplaire de la version C est monté dans un Hawker Hart pour des essais en réel. Ils montrent que le système de refroidissement mixte, par évaporation et par liquide réfrigérant

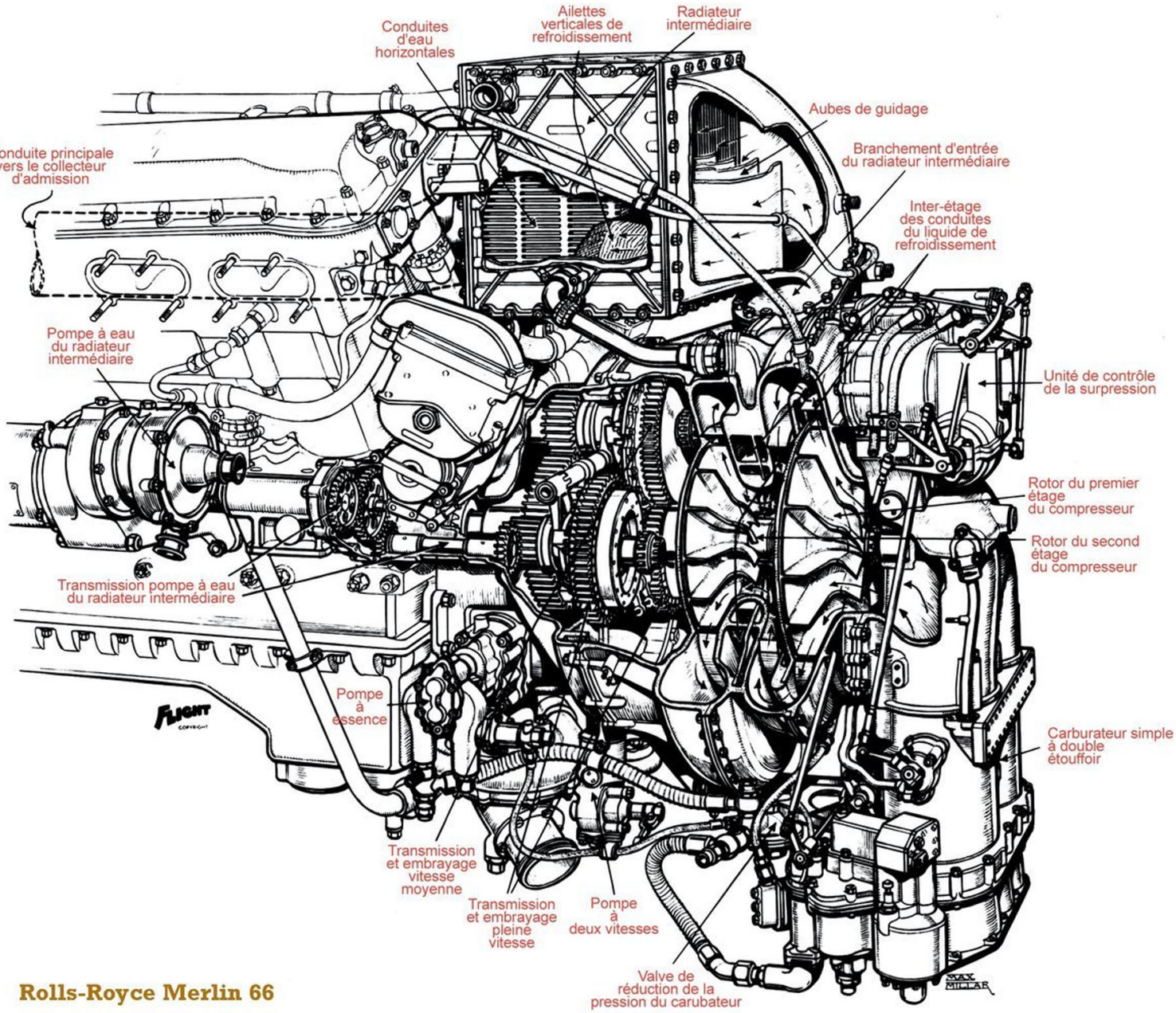


▶ Une chaîne de montage de moteurs Merlin à Manchester, en 1942. L'embauche massive de femmes dans l'usine de Crewe a provoqué une grève d'une dizaine de jours parmi les ouvriers masculins, en 1940, parce que les syndicats estimaient qu'il s'agissait d'un travail réservé à des ouvriers spécialisés. Une autre grève, impliquant les femmes, cette fois, frappera l'usine de Glasgow, trois ans plus tard, quand Rolls-Royce refusera de tenir ses engagements d'accorder le même salaire aux femmes qu'aux hommes à travail et poste égaux.

(éthylène glycol), est loin d'être satisfaisant. RR décide de se passer du refroidissement par évaporation. Toutefois, les essais au banc s'avèrent désastreux, les différents modèles successifs du Merlin (B, C et E) ne dépassant pas les 100 heures de marche en continu.
RR opte alors pour mouler la culasse et le bloc-moteur d'un seul tenant. Ce sera le Merlin G, mis en production sous l'appellation officielle de Merlin II. Entre-temps, une petite série de 180 Merlin F équipe une tranche de Fairey Battle.
Le Merlin II commence à sortir des chaînes de Derby en août 1937 et, le mois suivant, RR ajoute un compresseur à deux étages dans une version qui est baptisée Merlin X. La version suivante, le Merlin XII, se caractérise par la pressurisation du liquide de refroidissement, désormais composé de 70% d'eau et de 30% d'éthylène glycol, ce qui améliore ses propriétés réfrigérantes et diminue les fuites.
Le Merlin III utilise un arbre de transmission dit universel, permettant de monter indifféremment une hélice de Havilland ou Rotol. La version XX tourne avec de l'essence à 100 degrés d'octane.
Toutes les versions du Merlin ne seront pas montées dans le Spitfire. Nous détaillerons celles qui lui sont destinées dans le corps du texte.

MERLIN L'ENCHANTEUR

Quelque 112 000 Merlin seront construits jusqu'en 1950, auxquels s'ajoutent les 55 000 fabriqués sous licence par Packard aux États-Unis.
Le plus gros problème du Merlin, c'est son attractivité pour les avionneurs. Puissant, fiable, de faible surface frontale, il s'adapte aussi facilement sur un bombardier quadrimoteur que sur un chasseur monomoteur. Tout le monde veut le Merlin.
Il sera monté sur une quarantaine de types différents, allant de l'Armstrong Whitworth Whitley au Fairey Fulmar, en passant par le de Havilland Mosquito et le Hawker Henley. Or, cette concurrence va causer beaucoup de tort au Spitfire. Si, pendant l'année 1940, la priorité est donnée au *Fighter Command*, il doit néanmoins partager la production avec deux avions que la RAF juge tout aussi essentiels à la défense de la Grande-Bretagne, le Hawker Hurricane et le Boulton Paul Defiant. Ensuite, quand l'accent est à nouveau mis sur l'offensive, le Spitfire doit rivaliser avec le Handley-Page Halifax, puis avec l'Avro Lancaster, qui, à eux seuls, en consomment quatre fois plus. Il faut attendre la montée en charge des nouvelles usines construites à Crewe, Glasgow et Manchester pour que la production atteigne, début 1943, 1 500 moteurs par mois et permette de satisfaire l'ensemble de la clientèle.



Rolls-Royce Merlin 66

W3134

CHAPITRE I

LES SPIT MERLIN

Mk. I

Nous ne nous étendrons pas sur les contrats concernant le Spitfire Mk. I, l'affaire se compliquant avec le transfert de certaines commandes sur des versions plus avancées (par exemple, une commande de 1 100 Mk. I passée en août 1940 débouche sur la livraison de PR IV, Mk. V, Mk. VI, Mk. VII et Mk. IX, mais d'aucun Mk. I). Il suffira de dire que le Mk. I a été construit à 1 566 exemplaires, les 50 derniers étant livrés par Westland au cours du second semestre 1941; ils seront principalement versés aux OTU (*Operational Training Units*, écoles d'application).

MODIFICATIONS

Alors que les chaînes d'assemblage commencent à tourner, plusieurs modifications sont apportées au modèle de base. C'est en premier lieu l'installation du Moteur Merlin III à partir de la 75e machine de série; ce moteur peut être alimenté avec de l'essence à indice d'octane de 100 (contre 87 au Merlin II), permettant d'améliorer légèrement les performances. Cette variante est dénommée **Mk. IA.**

C'est ensuite le montage rétroactif d'une hélice tripale de Havilland à pas fixe; elle est elle-même remplacée au mois de juin 1940, directement par les unités, par une tripale de Havilland ou Rotol à vitesse constante.

Enfin, apparaît la variante dite **Mk. IB** armée de deux canons Hispano-Suiza de 20 mm et de quatre Browning de 7,7 mm. Une trentaine de Mk. I sont ainsi modifiés à la fin de la bataille d'Angleterre, mais malgré le poids supplémentaire qui pénalise les performances et les enrayages fréquents des premiers modèles du canon Hispano-Suiza, l'expérience s'avère prometteuse. La plupart des Mk. IB seront ultérieurement transformés en Mk. V.

On signalera aussi l'introduction d'une plaque de blindage pour protéger le pilote et d'un dispositif auto-obturant pour les réservoirs avant le début de la guerre.

La première unité à recevoir le nouveau chasseur Supermarine est le N° 19 *Squadron* à Duxford, en août 1938.

VERSIONS EXPORT

De nombreux pays manifestent leur intérêt pour le Spitfire, par ordre alphabétique : Belgique, Bulgarie, Chine, Estonie, Finlande, France, Grèce, Iran, Lituanie, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Suisse, Turquie et Yougoslavie. Il s'agit pour certains de commandes fermes et pour d'autres de la possibilité de construire l'appareil sous licence.

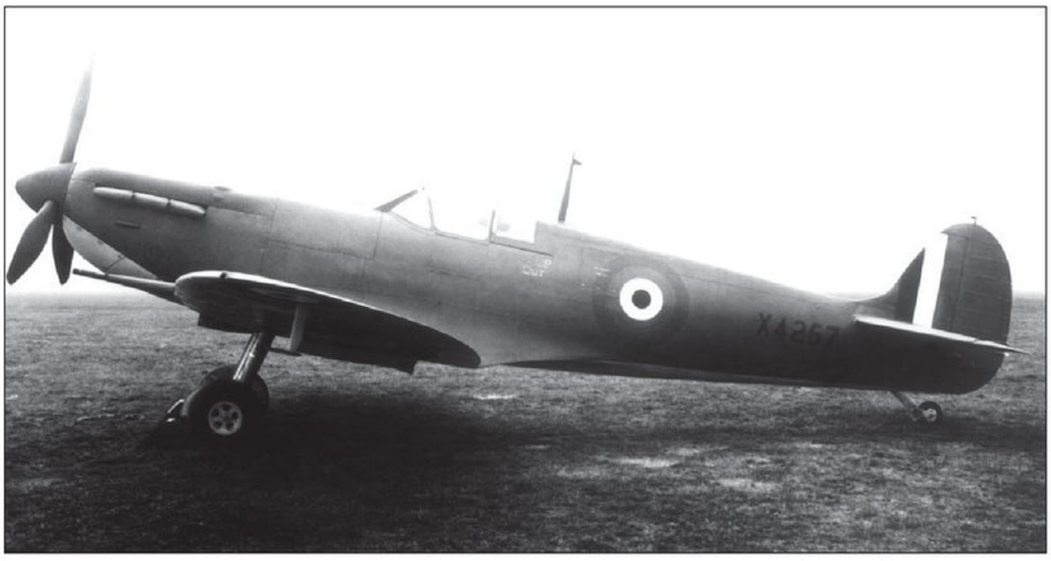
Seuls deux exemplaires seront effectivement exportés, l'un à la France (dont nous reparlerons dans le futur hors-série consacré aux Spitfire sous les couleurs françaises) et l'autre à la Pologne. Ce dernier (L1066) n'atteindra pas sa destination en raison de l'invasion du pays par l'Allemagne et finira sa carrière sous les couleurs turques avec l'immatriculation 2901.

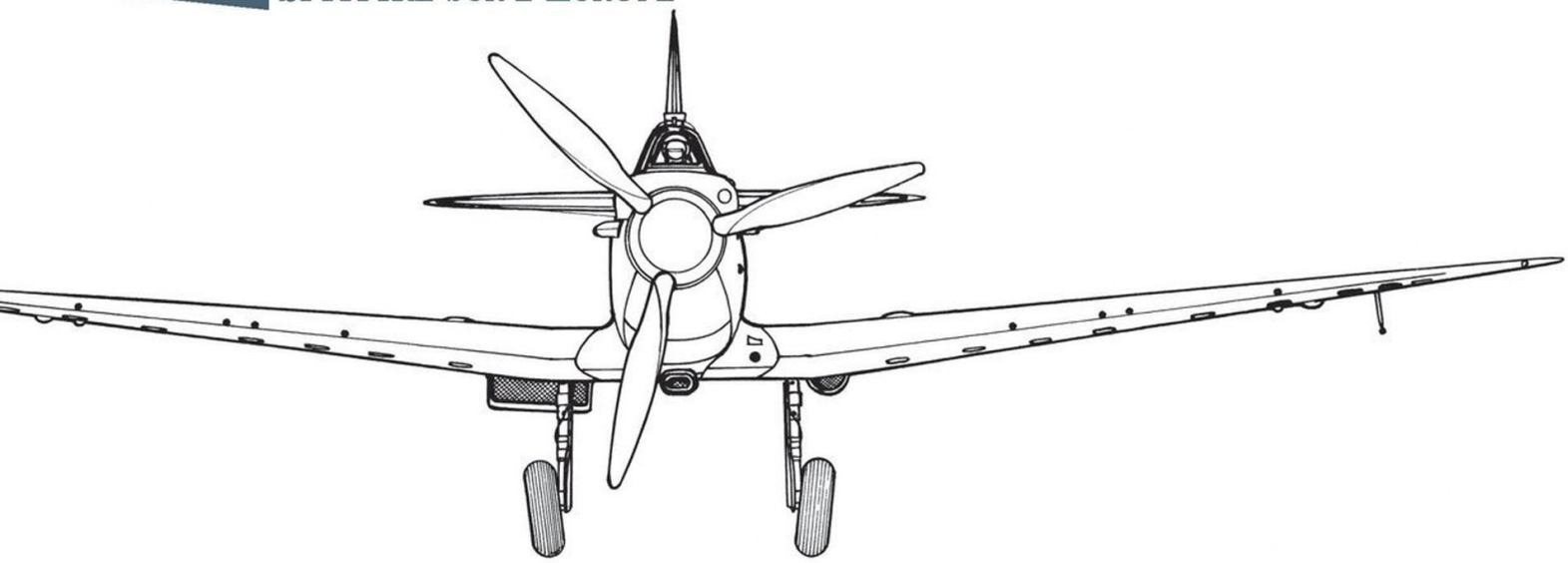
Deux autres Spitfire (P9566 et P9567) sont livrés à la Turquie en mai 1940 et immatriculés 2902 et 2903. Cloués au sol par manque de pièces détachées, ils sont restitués à la RAF. Ces deux avions sont convoyés de Turquie en Égypte par le *Flying Officer* Neville Duke et utilisés par la N° 1 *Training School* d'El Ballah en avril 1942; ils sont respectivement réimmatriculés HK954 et HK956.

Le Portugal recevra dix-huit Mk. I et le Canada quatre.

◀ Le Spitfire Mk. Vb W3134 est réservé aux essais, notamment de performances. En juin 1941, il atteint 597 km/h à 6 100 m, une altitude qu'il atteint en 6 min 24 sec. (ww2images.com)

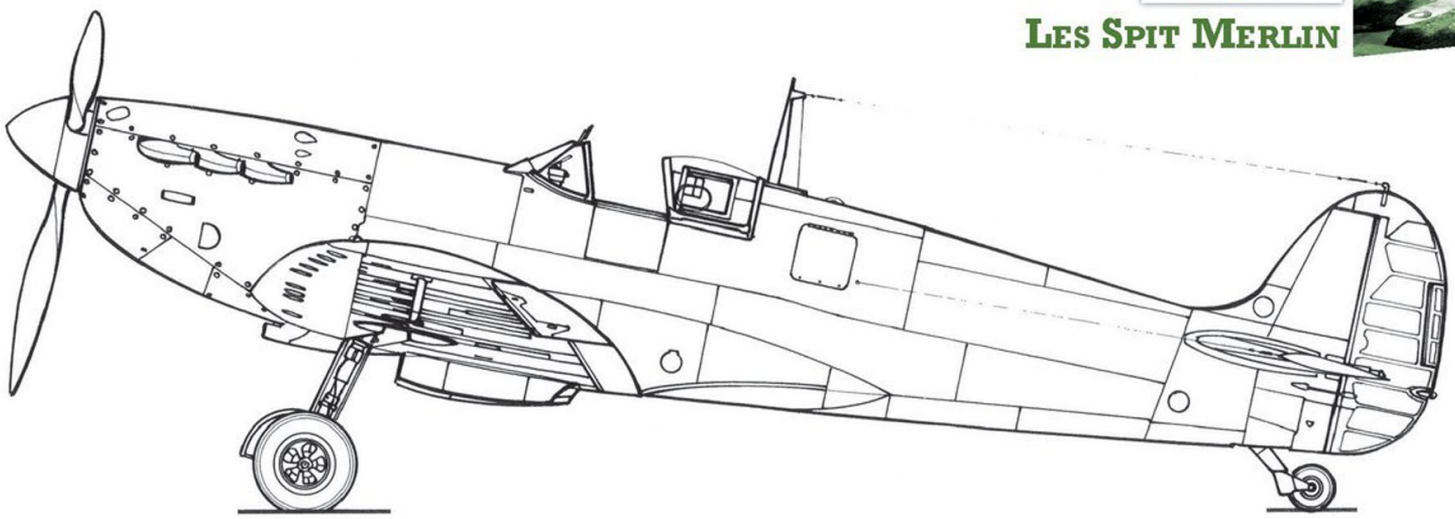
▼ Le X4257 est le premier Spitfire Mk. I équipé de l'aile « B », en août 1940.

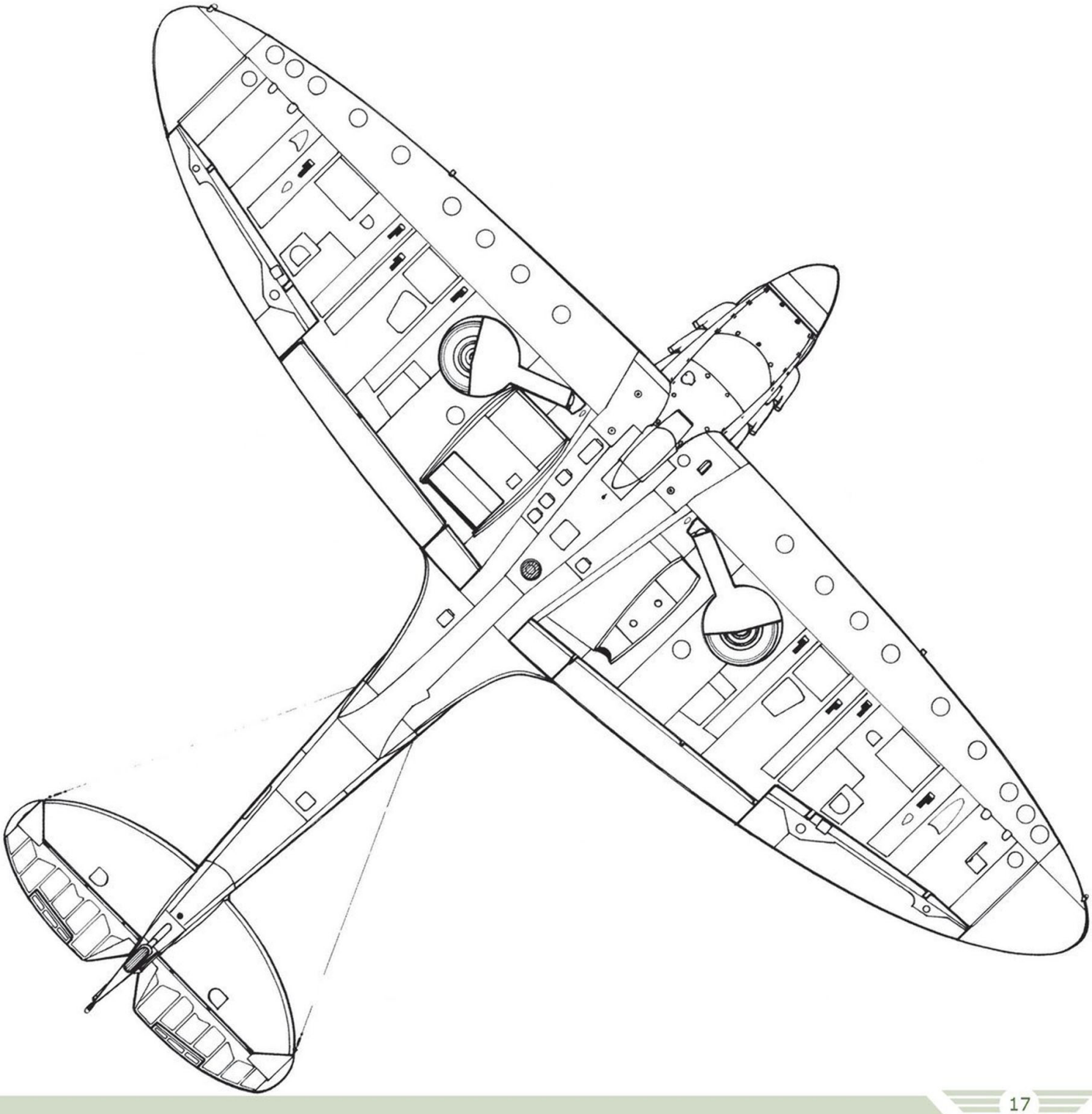




Supermarine Spitfire Mk. IA

Plans au 1/48e

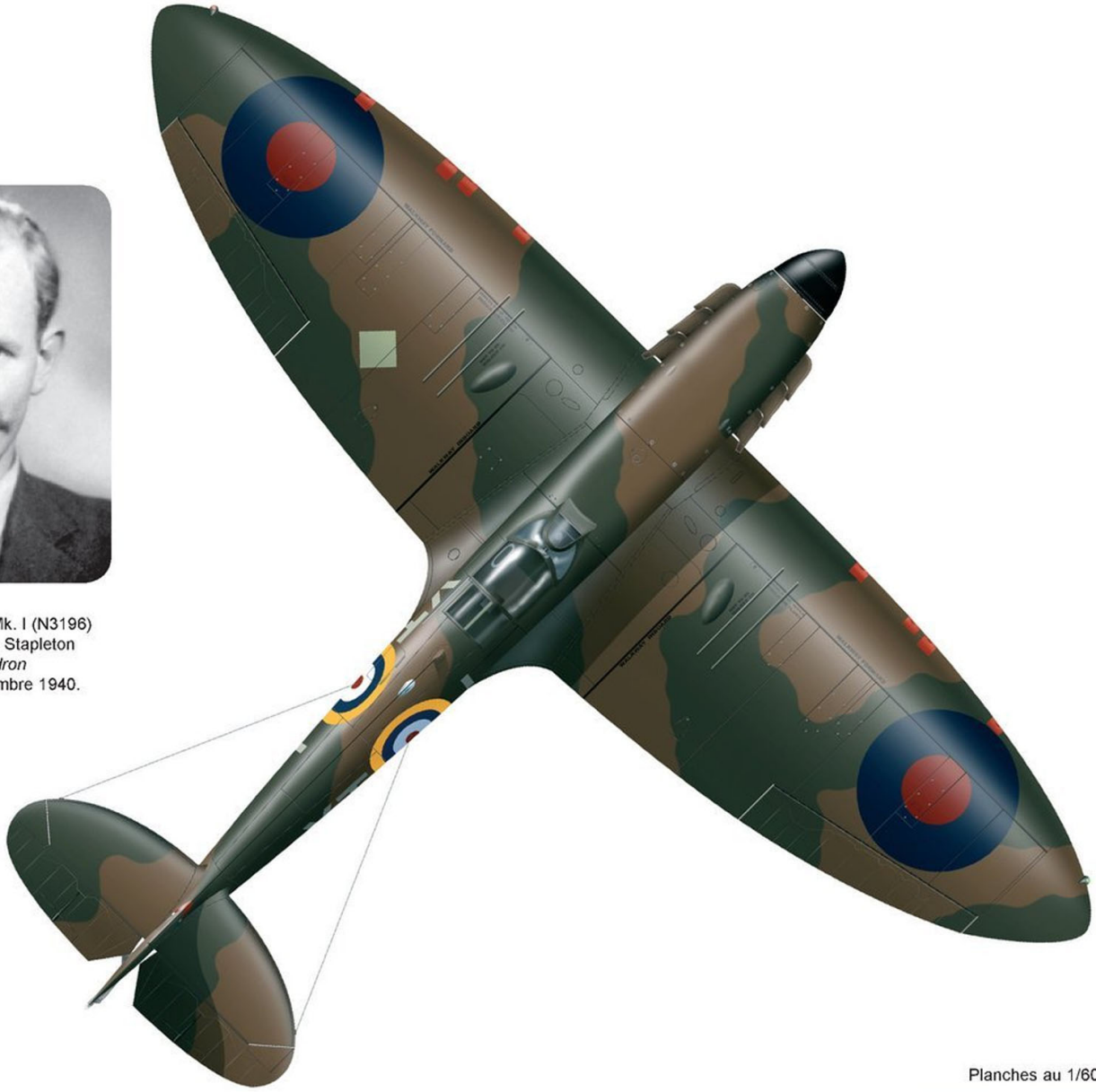




▲ Mécaniciens et armuriers s'affairent autour d'un Spitfire Mk. IA du N° 602 *Squadron* à Drem, en avril 1940. Le losange sur l'aile est un détecteur de gaz de combat. Assis dans le cockpit, le *Pilot Officer* Alistair Grant. (Flight)

▼ Les marques d'identification en vigueur entre le 27 avril 1939 et le 6 juin 1940 sont ici bien visibles : les surfaces inférieures sont partagées pour moitié en noir et blanc et les intrados ne portent pas de cocarde. Ces mesures étaient destinées à faciliter l'identification des avions amis depuis le sol. (Flight)

Supermarine Spitfire Mk. I (N3196)
Pilot Officer Basil G. Stapleton
N° 603 *Squadron*
Hornchurch, 5 septembre 1940.



Planches au 1/60e

Mk. II

▲ P4720, l'un des tout premiers Spitfire Mk. IIA affectés au N° 19 *Squadron*, en cours de ravitaillement à Fowlmere, début septembre 1940. (IWM)

C'est le deuxième avion de la série Mk. I (K9788) qui est utilisé comme prototype de cette nouvelle version. La greffe n'est pas trop complexe, puisqu'elle consiste à monter un moteur Merlin XII avec son liquide réfrigérant pressurisé et un démarreur à cartouche, ce dernier occasionnant une bosse sur le capot du côté droit. Extérieurement, le Mk. II se distingue aussi par une casserole plus pointue. Le K9788 vole à l'été 1939 et il est décidé de faire produire cette version par Morris Motors à Castle Bromwich.

Comme Ford le découvrira par la suite à ses dépens, on ne construit pas un avion comme une voiture. Si, pour une voiture, la définition est figée une fois pour toutes sur un modèle donné, sur un avion, des modifications sont constamment apportées sur les chaînes. Ainsi, il est difficile, pour ne pas dire impossible, de transposer les méthodes de la construction automobile à la construction aéronautique, qui demande beaucoup plus de flexibilité et une grande réactivité.

Très rapidement, la situation devient inquiétante à Castle Bromwich, qui produit un très grand nombre d'éléments et de pièces mais aucun avion assemblé. Quelques jours après sa nomination à la tête du ministère de la Production aéronautique (17 mai 1940), Lord Beaverbrook téléphone à Lord Nuffield pour demander des explications. La conversation s'enflamme quelque peu, Nuffield accusant l'*Air Ministry* d'exiger des modifications d'une manière si fréquente qu'il est empêché de livrer des avions complets. Puis, pour avoir le dernier mot, il lâche d'un ton narquois : « Peut-être souhaitez-vous que j'abandonne le contrôle de l'usine de Spitfire ? ». La réponse de Beaverbrook, cinglante, le laisse sans voix : « Nuffield, c'est très généreux de votre part, j'accepte ! »

L'usine de Castle Bromwich, construite avec l'argent des contribuables, passe ainsi entre les mains du ministère de la Production aéronautique. Beaverbrook, avec le talent d'organisateur qui est le sien, remet de l'ordre dans la maison, nomme un nouveau directeur, embauche des ouvriers spécialisés et, fin juin 1940, les dix premiers Spitfire Mk. II peuvent être livrés à la RAF.

Il en sortira 750 **Mk. IIA** (à huit mitrailleuses) et 170 **Mk. IIB** (à deux canons et quatre mitrailleuses), jusqu'au lancement de la version Mk. V, en mars 1941.

Une cinquantaine de Mk. IIA sont équipés d'un réservoir supplémentaire de 227 litres fixé sous l'aile gauche pour allonger l'autonomie. Toutefois, cet appendice fait chuter la vitesse de pointe et nuit à la maniabilité de l'avion.

Le premier Mk. II (P7282) est livré au N° 611 *Squadron*, le 22 août 1940. La production cesse en juillet 1941 et le type est retiré de la première ligne au printemps 1942. Le Mk. II sera la seule version majeure à n'avoir pas été exportée.

En 1943, une cinquantaine d'appareils restitués par les OTU reçoivent un Merlin XX pour servir dans le secours en mer, sous la dénomination de **Mk. IIC** (puis **ASR Mk. II**). Ils sont équipés de l'attirail nécessaire, kit de survie, canot pneumatique gonflable, fusées de détresse... le tout sans modification particulière ni réduction de leur capacité offensive.

▶ Après avoir rendu de bons et estimés service au sein de quatre *Squadrons* opérationnels, le P7296 finira sa carrière en mars 1945, après avoir formé de nombreux jeunes pilotes à la 57 OTU pendant trois ans.

▶ Chargement des deux conteneurs, l'un renfermant un radeau pneumatique et l'autre un kit de survie, dans le Spitfire ASR Mk. II P8131 du N° 246 *Squadron*.

Mk. III

Avec le Mk. III, le Spitfire reçoit sa première cure de vitamines pour doper ses performances en altitude. Il dispose d'un moteur Merlin XX, offrant 1 390 ch au décollage, avec un compresseur à deux étages. L'envergure est raccourcie de 1,04 m afin de réduire la surface alaire et le fuselage allongé de 0,11 m. La roulette de queue est désormais rétractable et le train renforcé est légèrement incliné vers l'avant pour améliorer la tenue aux décollage et atterrissage. Des trappes recouvrent totalement les roues une fois celles-ci rétractées. Enfin, il bénéficie d'un blindage renforcé.

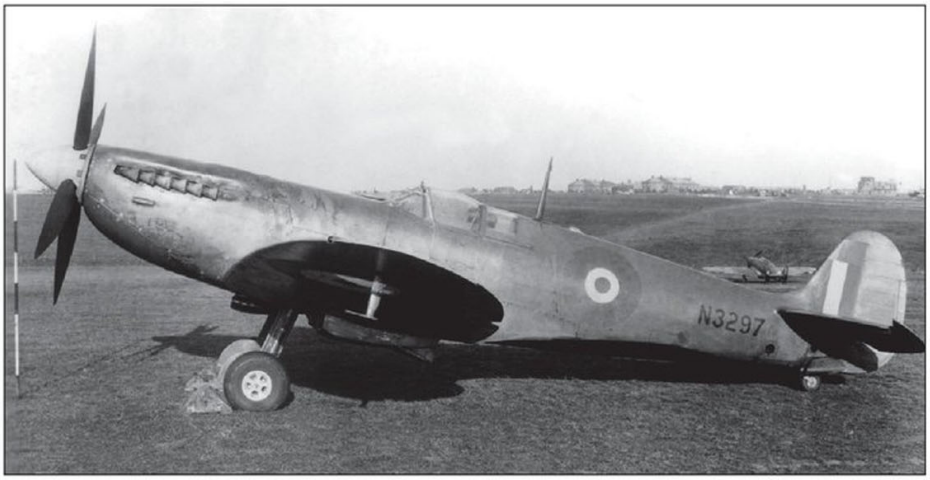
Le N3297, qui sert de prototype à cette version, décolle pour la première fois le 16 mars 1940.

Malheureusement, la production du Merlin XX est encore très limitée. Or, le ministère de l'Air a absolument besoin de ce moteur pour le Hurricane Mk. II sans lequel cet avion perd une bonne partie de sa valeur opérationnelle.

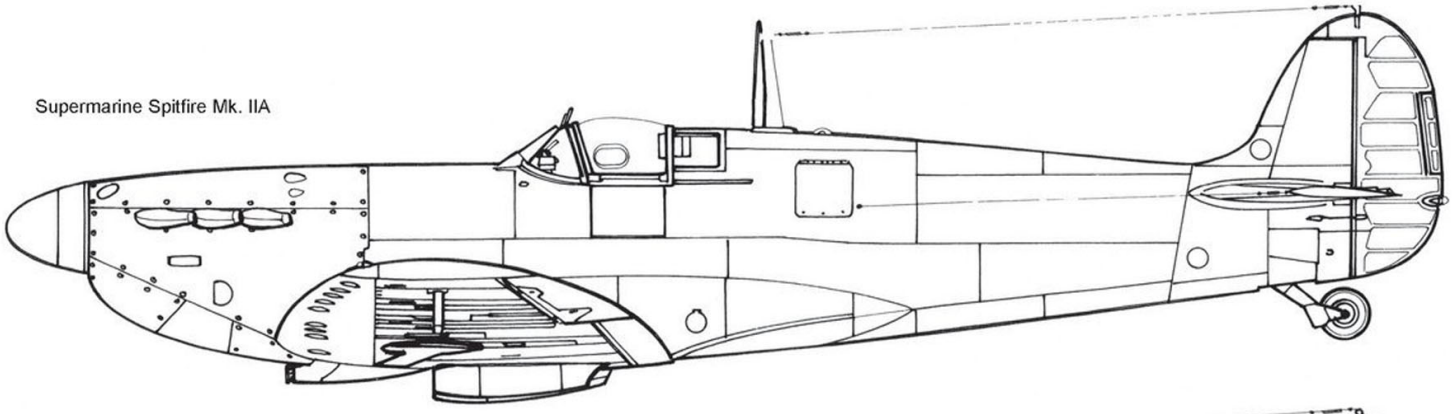
Alors que Rolls-Royce s'efforce d'augmenter son rendement et que le Mk. III est honoré d'une commande de 1 500 exemplaires en octobre 1940, le motoriste sort le Merlin III, à peu près identique au XX (mais sans le compresseur à basse altitude). En décembre, la décision est prise d'abandonner le Merlin XX et de monter le III dans une nouvelle version du Spitfire, le Mk. V.

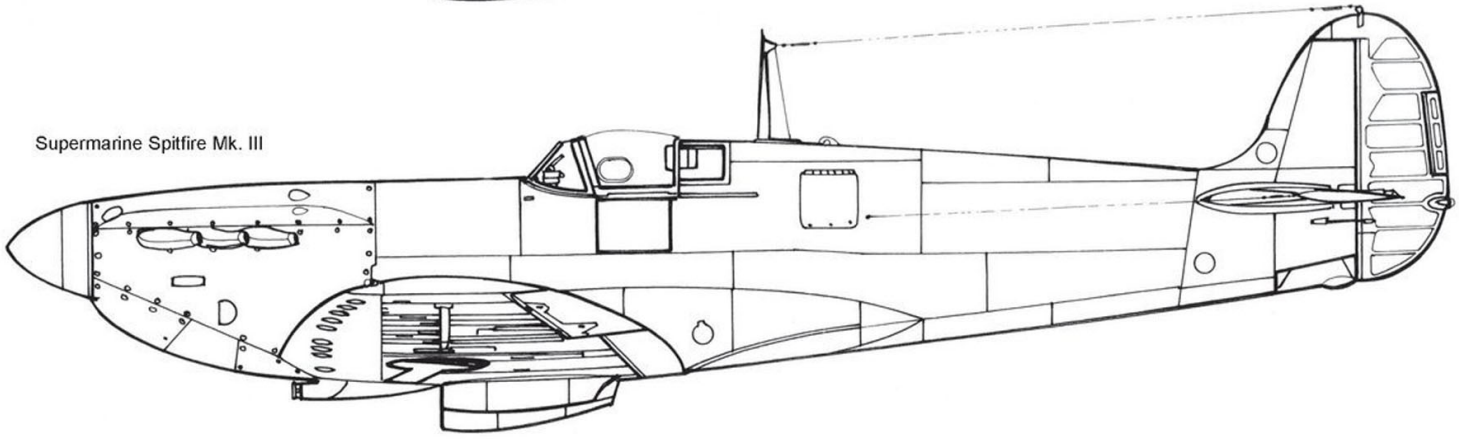
Quant au N3297, rééquipé d'une voilure standard, il servira à de nombreux essais de moteurs, en particulier le prometteur Merlin 61.

▲ Le seul Mk. III construit, le N3297 dans sa configuration initiale avec les ailes raccourcies. L'*Air Vice-Marshal* Hugh Dowding, chef du *Fighter Command*, demandera à ce qu'elles soient remises à l'envergure normale de manière à alléger la charge alaire qu'il jugeait excessive et éviter toute confusion en combat avec le Bf 109. - (IWM)



▲ Le même à Boscombe Down, fin 1941, équipé maintenant d'un Merlin 61 entraînant une hélice quadripale. Il servira de prototype au Mk. IX.





Mk. V

▶ L'un des prototypes du Spitfire Mk. V, le X4922, est un ancien Mk. I transformé. On le voit ici équipé à titre expérimental d'un filtre tropical Vokes.

UNE VERSION BOUCHE-TROU

▶ **Page de droite, en haut** Une patrouille de Mk. VB du N° 243 *Squadron* à l'été 1942. Au premier plan, le EN821.

Le Mk. V, qui sera la version du Spitfire construite en plus grande quantité, a failli ne jamais voir le jour. En effet, le successeur tout désigné du Mk. II était le Mk. III, qui, lui-même, devait être remplacé à terme par le Mk. VI, chasseur à haute altitude avec cabine pressurisée. Un événement va précipiter l'*Air Ministry* à réclamer d'urgence à Supermarine une version améliorée : l'entrée en service du Messerschmitt Bf 109 F. Volant plus haut et plus vite que le modèle qui a participé à la Bataille d'Angleterre, il s'avère largement supérieur au Hurricane au-dessus de 6 000 m et gomme tous les avantages dont jouissaient les Spitfire Mk. I et Mk. II contre le Bf 109 E. Par ailleurs, les Britanniques s'attendent à une reprise des raids diurnes de la part de Luftwaffe dès le retour des beaux jours, raids qui, ils n'en doutent pas, seront exécutés par des chasseurs et des bombardiers plus performants que ceux qu'ils ont rencontrés à l'automne.

La solution préconisée alors est d'utiliser les cellules de Mk. III et d'y installer un moteur Merlin 45 (nouvelle dénomination du Merlin III), qui est en fait un XX simplifié. Une première commande de 500 conversions est passée, tandis que l'*Air Ministry* réserve la totalité de la production du Merlin 45 au Spitfire. Ainsi naît le Mk. V, un modèle bouche-trou qui sera quand même produit à 6 464 exemplaires !

Plusieurs cellules de Mk. I sont équipées du Merlin XX, dont le K9788, qui vole le 13 janvier 1941. Un contrat pour la transformation de 46 cellules de Mk. I est signé dans la foulée. Le N3053 reçoit un Merlin XX modifié, rebaptisé Merlin 46.

Les premiers essais montrent que le succès est au rendez-vous. L'*Air Ministry* décide alors de basculer la commande des 1 500 Mk. III sur le nouveau Mk. V. Quelques modifications doivent néanmoins être apportées, comme le renforcement du fuselage et l'élargissement du radiateur d'huile.

Le premier à voler avec le Merlin 45 est le X4922, un ancien Mk. I, que Jeffrey Quill arrache pour la première fois de la piste de Boscombe Down, le 20 février 1941.

Les 94 premiers construits sont des **Mk. VA** (8 mitrailleuses), les 3 923 suivants étant des **Mk. VB** (deux canons et quatre mitrailleuses). La première unité transformée sur cette version est le N° 92 *Squadron* à Biggin Hill, fin février 1941.

Le rythme de production du Mk. V est tel que les pilotes d'essais ne parviennent pas à faire désemplir les parkings des usines. Une anecdote circule à ce sujet : pour gagner du temps, les avions sont reliés par une aile à un pylône à l'aide d'un câble et tournent en rond, sans pilote, autour du pylône jusqu'à ce qu'ils épuisent leur essence. Cette histoire est évidemment totalement apocryphe.

À propos d'essence, l'une des plus grosses lacunes du Spitfire commence à être mise en relief. Au grand soulagement de la RAF, les raids massifs de la Luftwaffe ne reviennent pas au printemps, alors le *Fighter Command* décide de passer à l'offensive et envoie ses unités de chasseurs attaquer des objectifs terrestres (*sweeps*) ou défier la chasse allemande sur le continent. Mais l'autonomie du Spitfire étant celle d'un intercepteur, son rayon d'action limite son champ d'intervention. Plusieurs tentatives sont faites de monter des réservoirs, largables cette fois, de 136, 205 et même 410 litres sous le ventre. Pas franchement pratiques, ils seront surtout réservés aux convoyages.

L'AILE UNIVERSELLE

L'aile universelle est une véritable révolution pour le Spitfire Mk. V, car elle permet de passer de la configuration Mk. VA à Mk. VB et réciproquement ou même de monter quatre canons, sans modifications. La capacité en projectiles est portée de 60 à 120 obus par arme. Le train d'atterrissage du Mk. III est adopté en série. Cette version est dénommée **Mk. VC**. Elle sera produite à 2 447 exemplaires.

La version Mk. VC sera la plus répandue au Moyen-Orient. Mais pour opérer en toute sécurité dans le désert, il est nécessaire d'apporter certaines modifications, dont la plus spectaculaire est la pose d'un énorme filtre à air Vokes sur la prise d'air du carburateur. Les premiers essais impliquant le X4922 se déroulent en janvier 1942. Évidemment, son volume crée de la traînée supplémentaire, préjudiciable à la vitesse de pointe. Les pilotes râlent, mais il n'y a pas d'autre alternative et il leur faudra faire avec. Tout au moins, jusqu'à ce que la 103 *Maintenance Unit* (MU) à Aboukir invente un filtre beaucoup moins volumineux, qui sera surnommé « filtre Aboukir ». Vokes s'en inspirera pour son Aero-Vee monté sur les Mk. IX tropicalisés.

Autre innovation venue du théâtre méditerranéen, des râteliers à bombes sont testés sur des Spit V, un sous chaque aile pour une bombe

▶ **Page de droite, en bas** Un Spitfire Mk. VB (ER120) fourni à l'USAAF dans le cadre du « Prêt et bail inversé » et affecté au 5th *Fighter Squadron*, 52nd *Fighter Group* en Tunisie, en 1943. (US NARA)

▶ Le BR202 reçoit un réservoir de 773 litres sous le ventre, plus amovible que largable, et un réservoir interne de 132 litres, portant la capacité totale à 1 291 litres. Son réservoir d'huile est également modifié. Il vole dans cette configuration en août 1942.

de 125 kg et un sous le fuselage pour une bombe de 250 kg. Elle est même testée en grandeur nature par le N° 126 *Squadron* basé à Malte au-dessus de la Sicile, dès août 1942.

CHASSEUR À HAUTE ALTITUDE

Et comme la 103 MU ne semble pas dépourvue d'imagination, elle « trafique » un Mk. VC (BP985) pour donner la chasse aux Junkers Ju 86 de reconnaissance à (très) haute altitude qui photographient régulièrement le canal de Suez. L'avion est débarrassé de tout équipement jugé inutile : blindage, canons et deux des quatre mitrailleuses, les deux autres étant remplacées par des 12,7 mm. Pour augmenter la puissance du moteur, la culasse et les chemises sont réalésées à la main et le moteur est muni d'une hélice quadripale. Enfin, des saumons d'aile étendus sont fabriqués maison.

Il est ensuite versé à un *High Altitude Flight* créé pour la circonstance à Aboukir. Comme une *Maintenance Unit* n'a pas vocation à effectuer des missions de guerre et que l'existence de ce *Flight* n'a rien de très officiel, l'avion est confié aux pilotes d'essais de la MU, en particulier les *Pilot Officer* G. E. C. Genders, *Pilot Officer* A. Gold et *Flying Officer* G. W. H. Reynolds, qui sont rapidement surnommés les « Mousquetaires de la stratosphère ».

Les 26 et 27 juin 1942, Genders revendique un Ju 86 endommagé en collaboration. Mais le 24 août, Reynolds revient avec une victoire sûre contre un Ju 86 P au terme d'une longue poursuite commencée à 11 000 m et terminée à 13 000. En fait, les archives allemandes ne mentionnent aucune perte à cette date. Gold et Genders se partagent un autre Ju 86, le 6 septembre, mais la mission manque de se terminer en désastre pour ce dernier qui doit sauter au-dessus de la mer après la défaillance de son moteur.

Le BP985 est remplacé par le BR114. Détail amusant, cet appareil sera par la suite cédé à l'armée de l'Air qui l'utilisera avec le GR 2/33 *Savoie*.

CLIPPED, CLAPPED, CROPPED

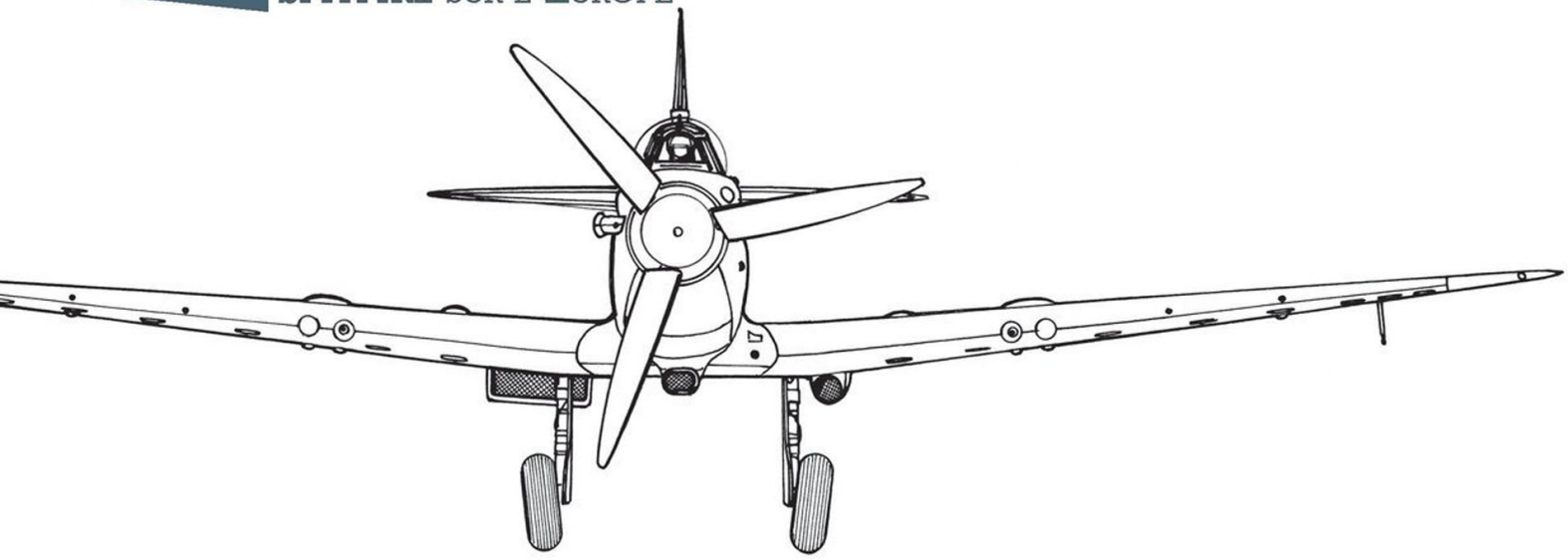
Cependant, le 14 août 1941, un autre événement vient contrarier les projets de la RAF : le Focke-Wulf Fw 190 A effectue sa première mission de guerre. Dès les premières rencontres, il est manifeste que ce nouveau chasseur surclasse largement le Mk. V dans tous les domaines et en particulier à basse altitude.

Si la solution est d'équiper le Spitfire du nouveau moteur Merlin 61 à turbocompresseur à deux étages, celui-ci n'est pas encore disponible. Il faut donc, une fois de plus, avoir recours à des expédients.

Rolls-Royce peut livrer dans des délais raisonnables le Merlin 50M, dérivé du 45 mais avec un carburateur alimentant le moteur sous g négatifs et un turbocompresseur « light », avec une turbine de diamètre réduit, pouvant fournir 10 kg de pression en dessous de 1 800 m. De son côté, Supermarine trouve une solution palliative en supprimant les saumons d'aile, ramenant l'envergure à 9,91 m. La diminution de la surface alaire améliore sensiblement le taux de roulis à basse altitude, ainsi que la vitesse en piqué. Ainsi modifié, le **LF V** atteint 563 km/h à 1 800 m, à peu de chose près la même vitesse que le Fw 190 A-1. Les pilotes ne tardent pas à surnommer cette variante « clipped, clapped, cropped », littéralement rognée, fourbue (eu égard à l'état des cellules modifiées) et rabotée.

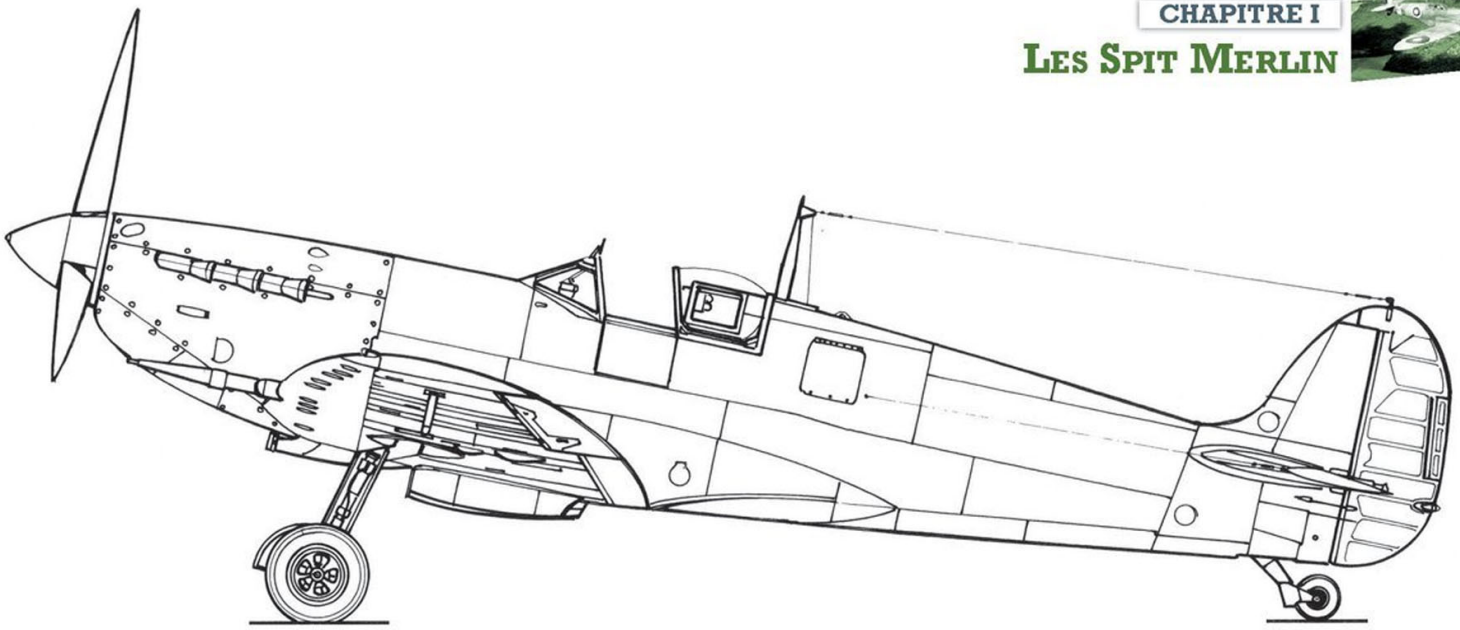
Le Spitfire Mk. V sera produit avec trois types d'aile différents, avec ou sans saumons d'aile, un filtre tropical ou pas et pas moins de neuf versions du Merlin :

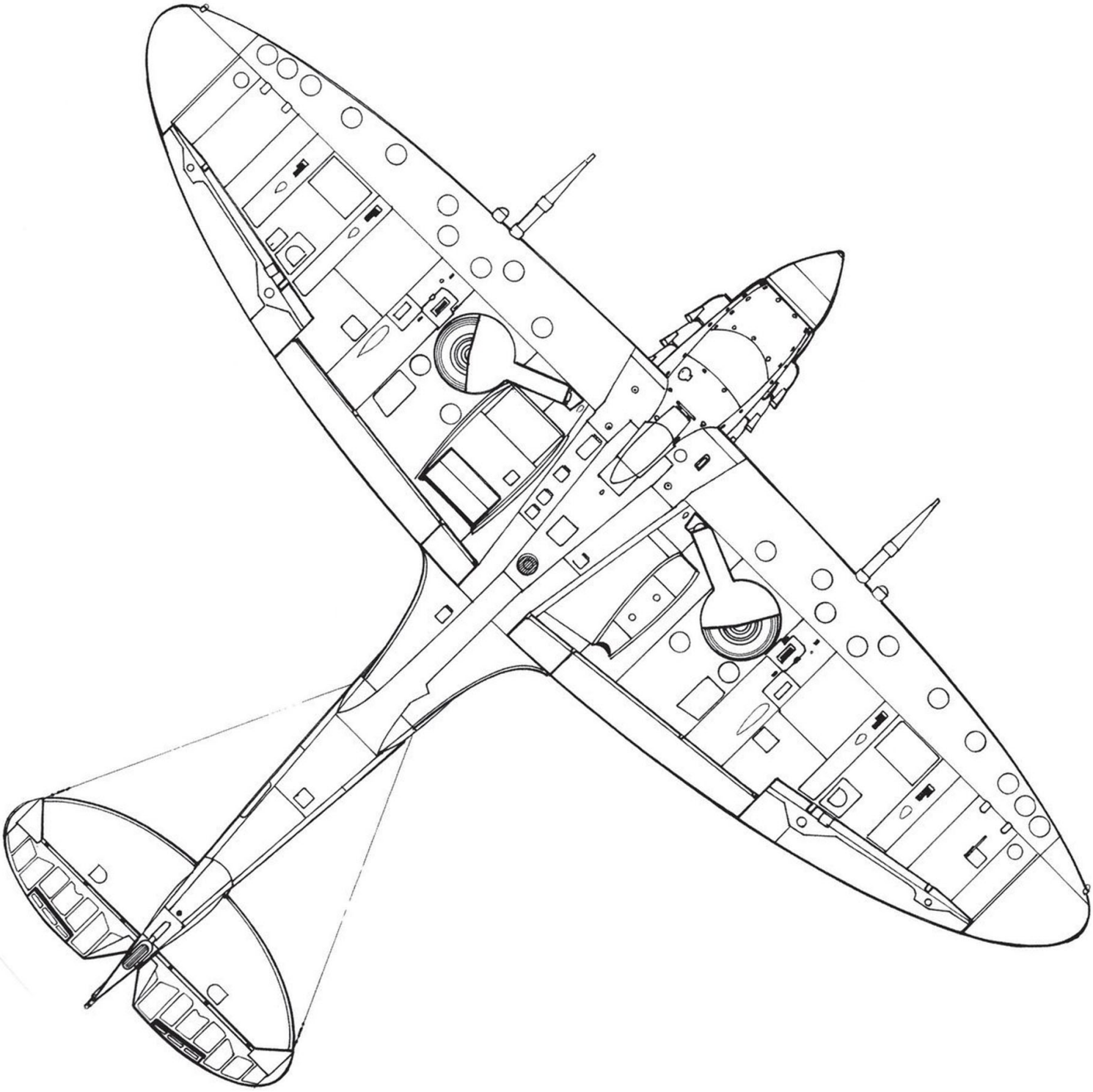
- 45 : version de base;
- 45M : optimisé pour la basse altitude;
- 46 : optimisé pour la haute altitude;
- 50 : carburateur fonctionnant sous g négatifs;
- 50A : optimisé pour la haute altitude;



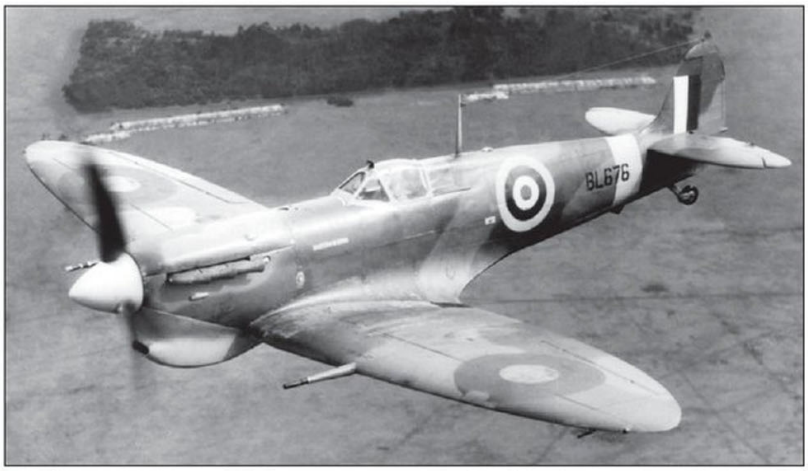
Supermarine Spitfire Mk. VC

Plans au 1/48e





▶ JK526, l'un des 110 Spitfire Mk. V exportés en Turquie en deux lots, un premier de 39 appareils en juillet 1944 et un second de 71 en février 1945. (Türk Hava Kuvvetleri)



▶ BL676, premier Mk. VB navalisé. Il deviendra le Seafire Mk. IB MB328.

– 50M : optimisé pour la basse altitude;
– 55 : bloc-moteur en deux parties;
– 55M : optimisé pour la basse altitude;
– 56 : optimisé pour la haute altitude avec le carburateur du 50.

En outre, de nombreuses modifications mineures sont apportées au fil de la production en série, comme le doublement des pipes d'échappement ou la pose d'une antenne fouet. Ainsi, la vitesse de pointe d'un VB à envergure standard varie de 574,5 km/h à 620,4 km/h à 4 000 m d'altitude en fonction des éléments ajoutés, enlevés ou modifiés !

VERSIONS « EXOTIQUES »

Le Spitfire Mk. V est exporté en Afrique du Sud, en Australie, en Égypte, en Inde, au Portugal, en Turquie, en URSS et aussi, par le biais du *Reverse Lend-Lease*, aux Américains, qui en équiperont plusieurs *Fighter Groups* en Afrique du Nord. Cette liste ne tient pas compte des nombreux Spitfire Mk. V prélevés sur les stocks de la RAF et donnés aux Français et aux Grecs après la fin de la guerre.

Il n'y a pas que des forces aériennes étrangères à être intéressées par le Spitfire. La Royal Navy l'est également. Toutefois, ce sujet dépassant le cadre de notre étude, nous nous contenterons de signaler que le premier Seafire Mk. IB est le Spitfire Mk. VB BL676, « navalisé » en date du 10 janvier 1942.

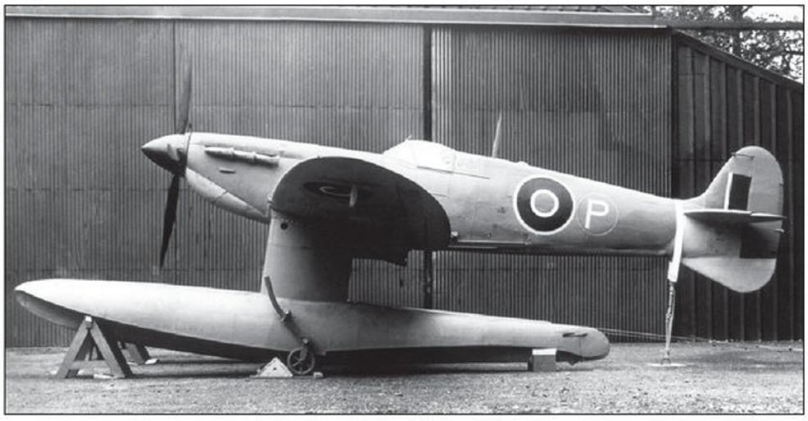
Autre exercice de style, mais peu dépaysant pour Supermarine, le bureau d'études travaille depuis fin avril 1940 sur une version à flotteurs. En effet, la campagne de Norvège met en relief la nécessité de disposer d'un chasseur pouvant opérer depuis les fjords et les lacs. Pour accélérer le développement, l'Amirauté accepte de céder 50 paires de flotteurs destinées à l'origine au Blackburn Roc, dont la version hydravion a été abandonnée. Ceux-ci s'avèrent trop larges et trop longs, mais devant l'urgence de la situation, il est décidé de procéder à des essais. La transformation du Spitfire Mk. I R6722 est réalisée par Folland, mais avant même son premier vol, la campagne de Norvège s'achève et les prémices de la Bataille d'Angleterre incitent le ministère à clore le dossier et à demander le retour du R6722 en chasseur terrestre.

Ce dossier est néanmoins rouvert au début de l'année 1942, c'est-à-dire peu après l'entrée en guerre du Japon. Le choix se porte sur le Mk. V W3760 et, cette fois, les flotteurs sont dessinés sur mesure et pas par n'importe qui, mais par Arthur Shirvall, celui qui avait conçu les flotteurs des hydravions de la coupe Schneider. Équipé d'un Merlin 45 entraînant une hélice quadripale, l'appareil effectue son vol inaugural le 12 octobre 1942. Après quelques tests, la dérive classique est remplacée par une dérive plus large et à bord d'attaque droit.

Au printemps 1943, Folland transforme deux autres Mk. V, les EP751 et EP754. En octobre 1943, les trois hydravions sont mis en caisses et envoyés en Égypte. En effet, les Allemands occupent quelques îlots dans les îles du Dodécanèse qui ne sont ravitaillées que par la voie des airs depuis Rhodes. L'idée est de camoufler les hydravions sur un îlot non occupé et, avec le concours d'un sous-marin pour coordonner les opérations, d'attaquer les avions de transport allemands. Toutefois, avant même l'arrivée des hydravions à Alexandrie, les Allemands se sont emparés de la totalité du Dodécanèse, rendant l'opération impossible. Ils resteront tous les trois à Alexandrie, jusqu'à ce qu'ils soient rayés des contrôles à la fin de l'année 1944.

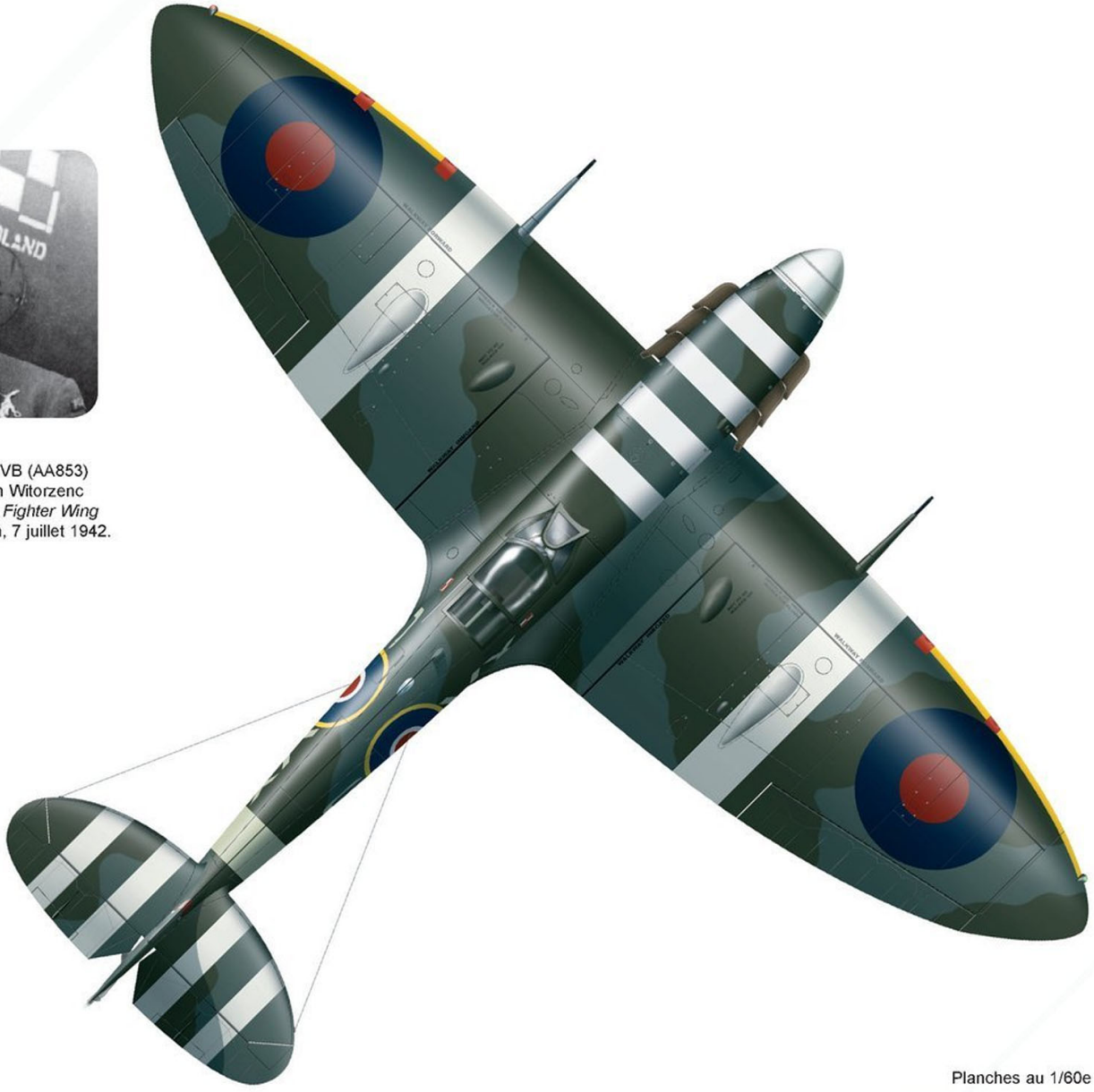
LE MK. V JOUE LES PROLONGATIONS

Les chaînes du Mk. V ne s'arrêtent qu'en juin 1943, c'est-à-dire un an après l'arrivée du Mk. IX au sein des unités opérationnelles. Mais les cadences de sortie de ce dernier sont insuffisantes pour satisfaire les nombreux besoins de la RAF et ce modèle, bien que dépassé, doit être maintenu en production. Nombre de machines seront même reconditionnées en LF V et resteront en service jusqu'à la fin de l'année 1944. Il faudra attendre l'introduction du Mk. XVI pour éliminer définitivement cette version des unités de première ligne.



▶ EP751, l'un des deux hydravions transformés par Folland Aircraft à Humble. Il possède encore la dérive d'origine.

Supermarine Spitfire Mk. VB (AA853)
Wing Commander Stefan Witorzenc
Commandant le 1st *Polish Fighter Wing*
Opération « Rutter », Heston, 7 juillet 1942.



Planches au 1/60e

▶ Le N° 124 *Squadron* est entièrement transformé sur Mk. VI en juillet 1942. Il les gardera huit mois avant de les remplacer par des Mk. VII. Ici, le BR579 sur la piste de Tangmere. (IWM)

Mk. VI

En février 1941, craignant avoir affaire à des bombardiers allemands opérant à haute altitude, comme le Junkers Ju 86 de reconnaissance, l'*Air Ministry* demande l'étude d'une version optimisée pour leur donner la chasse et avec habitacle pressurisé. Ainsi naît le **Mk. VI**, dont le prototype est le X4942 à Merlin 45, qui vole le 5 juillet.

En fait, la cabine n'est que partiellement pressurisée et le pilote est contraint de conserver son masque à oxygène; toutefois, elle le protège des troubles physiologiques rencontrés aux altitudes supérieures à 11 000 m. Le gros problème d'un habitacle pressurisé, c'est son étanchéité. Le portillon latéral est supprimé et, une fois le pilote installé, la verrière est scellée de l'extérieur à l'aide d'un joint en caoutchouc gonflable. La verrière ne peut donc pas s'ouvrir de l'intérieur et, en cas d'urgence, elle est simplement larguée.

Malgré le soin apporté, des fuites seront constatées par la gaine des câbles électriques traversant le poste de pilotage.

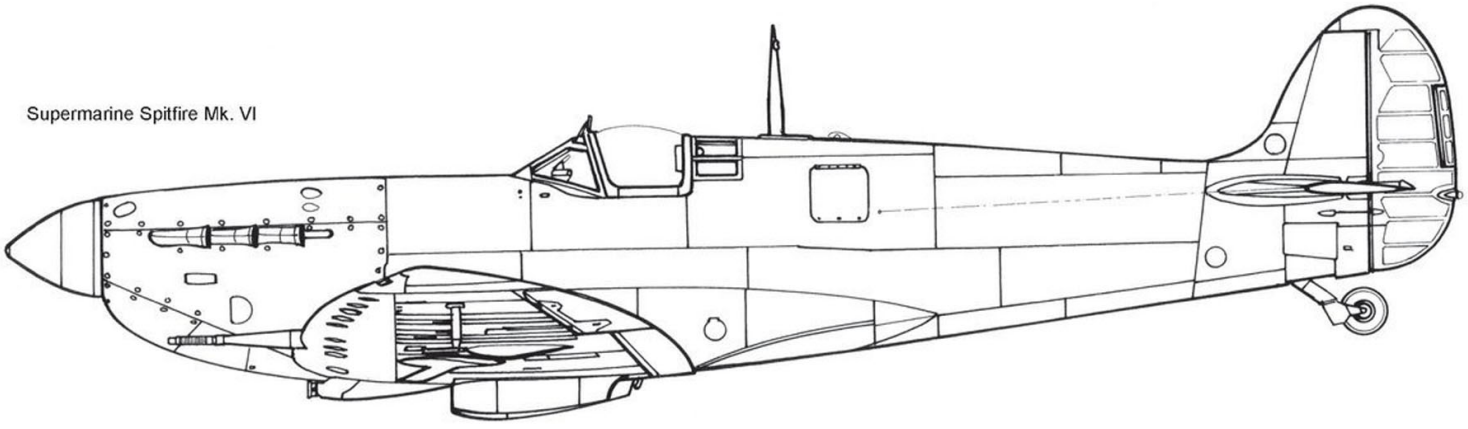
Pour améliorer la portance dans un air raréfié, l'envergure est augmentée (12,24 m) par l'ajout de saumons pointus.

Cent exemplaires sont commandés, dont le premier est pris en compte au tout début du mois de janvier 1942. Les N° 124 et 616 *Squadrons* voleront quelques mois sur Mk. VI. Cinq sont expédiés au Moyen-Orient pour renforcer les Mk. V bricolés.

À l'usage, l'appareil s'est révélé plutôt décevant en termes de performances au-dessus de 12 000 m et les frictions dues aux joints d'étanchéité des commandes du palonnier provoquent une instabilité à haute altitude.

Les Mk. VI sont retirés du service actif en décembre 1943.

▼ Le X4942, prototype du Spitfire Mk. VI, avec Jeffrey Quill aux commandes.



Supermarine Spitfire Mk. VI

Mk. VII

En décembre 1941, impatient de voir ce que donne le nouveau moteur Merlin 61 avec turbocompresseur à deux étages, donné pour 1 565 ch, le ministère de l'Air attribue la dénomination **Mk. VII** à la version du Spitfire qui doit l'accueillir.

Le prototype choisi est le Mk. VB AB450. En fait, il diffère du Mk. VI par le remplacement de l'ancien radiateur d'huile par un autre de la même forme que le radiateur de liquide réfrigérant, changement dicté par l'installation du nouveau moteur, mais aussi par le renforcement de la structure nécessité par le poids plus élevé du Merlin 61. Un réservoir de 64 litres est logé dans le bord d'attaque de chaque aile, la roulette est rendue rétractable et un nouveau gouvernail pointu et plus large remplace l'ancien modèle.

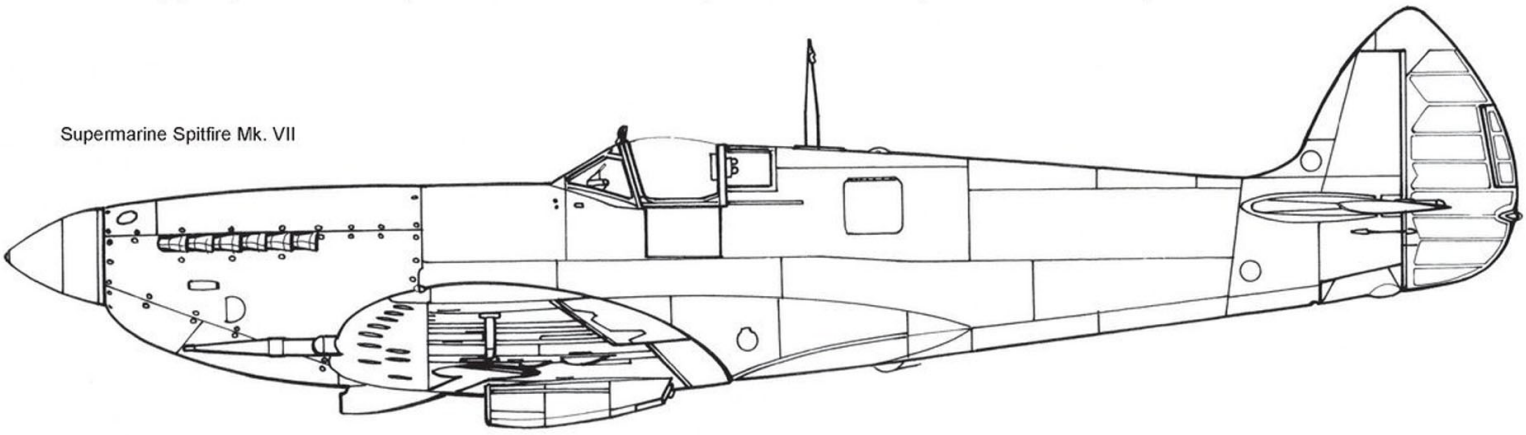
Les derniers exemplaires de série seront équipés de la verrière « Lobelle » à glissière, ce qui soulagera les pilotes, mal à l'aise d'avoir à être enfermés de l'extérieur dans leur habitacle. Ils auront aussi des ailerons d'envergure réduite pour supprimer les vibrations en piqué à haute vitesse.

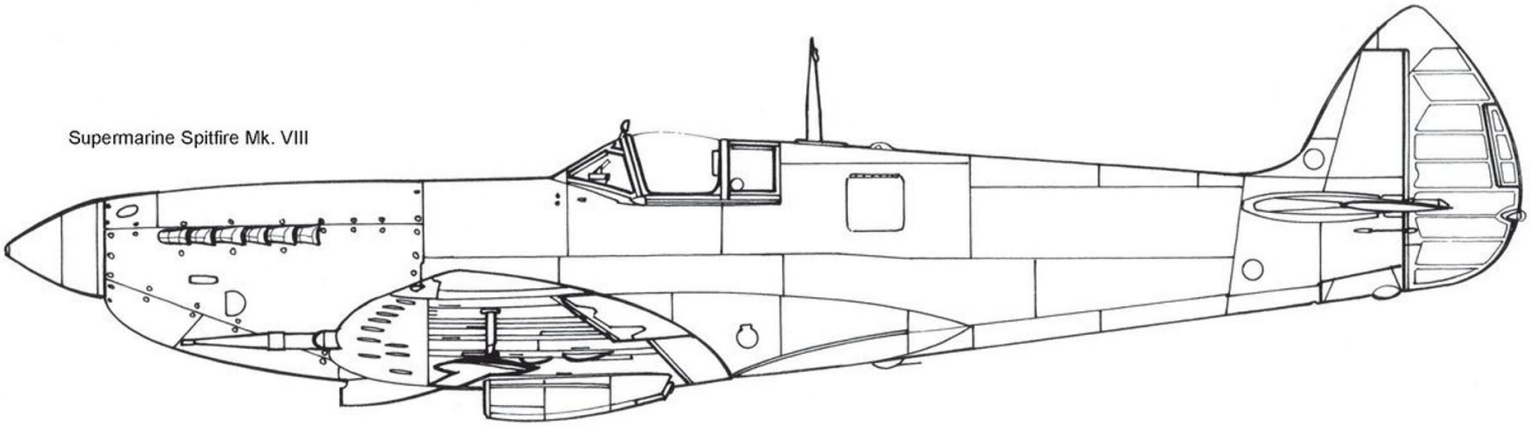
Le premier quitte les chaînes en août 1942, mais la production est lente, puisqu'en mai 1943, le N° 124 *Squadron* ne dispose que de sept machines. En tout, 140 exemplaires sont construits jusqu'en mai 1944. Ils équiperont aussi les N° 131 et 616 *Squadrons*, ainsi que le *High Altitude Flight* de Northolt, les derniers étant retirés de l'inventaire de première ligne en novembre 1944. Quelques appareils sont également affectés à raison d'un ou deux à certains *Squadrons* opérant sur le théâtre méditerranéen.

Leur utilité sera faible, car, au moment où ils arrivent, les raids allemands à haute altitude ne sont plus une menace depuis longtemps et, contre les avions de reconnaissance substratosphériques, les Mk. IX allégés se débrouillent mieux.

C'est la raison pour laquelle la motorisation du Mk. VII avec le Merlin 71, malgré des résultats spectaculaires, sera abandonnée. Le MD176, testé avec ce moteur à l'été 1944, affiche un plafond pratique de 13 750 m (contre 12 070 m au modèle de base) et grimpe à 7 900 m en 7 min 24 (au lieu de 11 min 30).

▲ Le prototype AB450. On note les deux radiateurs d'aile symétriques. Il vole ici avec un empennage vertical standard.





▶ Le prototype du Spitfire Mk. VIII (JF299). Il est le premier Spitfire à recevoir une verrière panoramique, une innovation qui enchantera les pilotes, mais qui se matérialisera bien tardivement.

Mk. VIII

La naissance de cette version doit beaucoup à la panique qui a frappé la RAF quand elle a appris l'existence du Focke-Wulf Fw 190. On a vu que la première mesure prise a été de mettre en chantier le Mk. V. Ensuite, il est décidé de développer une version dérivée du Mk. VII, mais sans le système de pressurisation, inutile pour combattre la menace, que l'état-major de l'Air n'hésite pas à comparer avec le « fléau Fokker » de 1915. C'est le **Mk. VIII**.

Malheureusement, les choses vont traîner quelque peu en longueur, l'avion tête de série n'étant pris en compte par la RAF que fin novembre 1942, soit un an après l'apparition du Fw 190 et cinq mois après la livraison du premier Mk. IX.

Si les premiers exemplaires sont livrés avec l'extension des saumons, cette particularité est rapidement supprimée. Deux variantes sont proposées, le modèle haute altitude ou **HF VIII**, équipé du Merlin 70, et le **LF VIII**, optimisé pour la basse altitude, avec le Merlin 66 et une envergure amputée des saumons d'aile, construits respectivement à 160 et 1 226 exemplaires, auxquels s'ajoutent 272 Mk. VIII tout court.

Cette version sera très répandue sur le théâtre méditerranéen, où l'USAAF en recevra 43 exemplaires, et, surtout, en Extrême-Orient, d'autant que 410 machines des trois variantes seront livrées à la Royal Australian Air Force, qui les immatriculera de A58-300 à 550 et de A58-600 à 758. Aucun Mk. VIII ne sera fourni aux unités du théâtre d'opérations européen pour des raisons logistiques.

Au cours de l'été 1943, le prototype JF299 est équipé pour la première fois d'une verrière panoramique en goutte d'eau. Cette innovation, très prisée des pilotes, entrera en vigueur tardivement sur le Spitfire Mk. XVI, dont les premières livraisons n'interviendront qu'en novembre 1944.

Même si le Mk. VIII est considéré par beaucoup (en particulier Jeffrey Quill) comme la version la plus aboutie du Spitfire, il pose quand même quelques questions. Plus compliqué et plus cher à produire que le Mk. IX, parce que nécessitant des aménagements comme le renforcement du fuselage, il est difficilement compréhensible qu'il ait été maintenu en production jusqu'à la fin de l'année 1944, alors que le Mk. IX donnait entière satisfaction et que d'autres versions plus performantes étaient disponibles en nombre. Une raison possible est que la RAF et la RAAF ont probablement surestimé leurs pertes à venir.

▶ Ce HF VIII (A58-672, ex-MV156) de la Royal Australian Air Force, survolant Boméo, au début de l'année 1945, appartient au N° 457 RAAF *Squadron*, dont le surnom (GREY NURSE, d'après une race de requins) apparaît devant le pare-brise.

◀ Deux Spitfire Mk. IX du N° 241 *Squadron* survolent le Vésuve, le 27 janvier 1944.
(IWM)

Mk. IX

Comme on l'a déjà vu plus haut, l'apparition du Fw 190 constitue un rude choc pour la RAF. Tandis que l'état-major se voit contraint de réduire de manière significative l'activité des chasseurs au-dessus du continent, Supermarine est prié de sortir une version intermédiaire du Spitfire permettant de regagner la supériorité aérienne dans les plus brefs délais. Cependant, l'avionneur est tributaire du motoriste, mais voilà que Rolls-Royce tire de son chapeau le Merlin 61, une version étudiée pour la haute altitude, équipée d'un compresseur à deux étages et à deux vitesses, qu'il destine aux bombardiers. Au même moment, le prototype du Spitfire Mk. III (N3297), version mort-née, est restitué à Supermarine. C'est l'occasion où jamais de marier les deux. Ainsi motorisé, le N3297 effectue son premier vol le 27 septembre 1941. Aussitôt informé, l'*Air Ministry* demande qu'un certain nombre de cellules neuves de Mk. V reçoivent le moteur Merlin 61.

Supermarine préférerait réserver ce moteur à une nouvelle version plus élaborée, le Mk. VII, mais le temps presse et l'avionneur doit composer avec les moyens du bord. Il est donc décidé de monter le Merlin 61 dans la cellule du Mk. V. Cet hybride, né de l'urgence de la situation, prend la dénomination de Spitfire **Mk. IX**.

Extérieurement, le Mk. IX se distingue peu du Mk. V, sinon par son capot allongé avec pipes d'échappement individuelles (celles-ci avaient déjà été adoptées sur les derniers lots de Mk. V), son hélice Rotol quadripale et ses deux radiateurs identiques sous les ailes. Autant de détails qui passeront inaperçus aux yeux des pilotes allemands et qui seront la source de quelques mauvaises surprises pour eux.

L'*Air Staff* est très satisfait des résultats de ce « crash programme », même si toutes les voix ne sont pas unanimes. Ainsi, comme le notent, non sans un certain humour noir typiquement britannique, Eric B. Morgan et E. Shacklady dans leur « bible » [1], un *Air Marshal* manifeste sa désapprobation et déclare : « que, pour voler, le Spitfire IX devrait d'abord lui *"passer sur le corps"*. Ce fut une remarque malheureuse et, pour tout dire, prophétique, car il allait être tué dans un accident peu de temps plus tard. »

Après la transformation de quelques machines prises à droite et à gauche, l'*Air Ministry* passe une commande officielle pour la modification de 100 cellules de Mk. VB et Mk. VC à livrer avant la fin du mois de juin 1942. Pour compenser le poids supérieur du Merlin 61, l'armement est limité à deux canons et quatre mitrailleuses.

Le rapport d'un combat simulé entre un IX et un Fw 190 capturé, qui se déroule à Duxford en juillet 1942, conclut que les deux appareils sont très proches l'un de l'autre en termes de performances et que, en définitive, l'avantage ira à celui qui prendra et conservera l'initiative.

Les 18 premiers exemplaires sont versés au N° 64 *Squadron* basé à Hornchurch, en juin 1942.

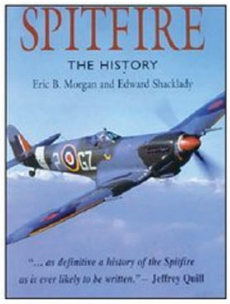
MULTIPLES VARIANTES

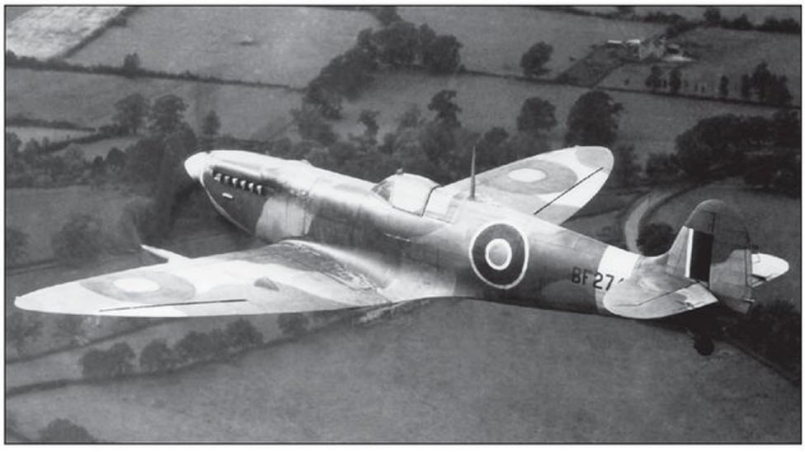
Quelques améliorations sont apportées par la suite, comme le renforcement du fuselage (de type Mk. VIII) et le montage d'un carburateur fonctionnant sous g négatifs.

L'introduction du moteur Merlin 66, dont le turbocompresseur est optimisé pour la basse altitude, amène à distinguer la variante qui prend la dénomination de **Mk. IXB**, celles équipées du 61 ou du 63 sont baptisées rétroactivement **Mk. IXA**. Mais avec l'arrivée du Merlin 70 (optimisé pour la haute altitude), le ministère de l'Air décide de changer sa nomenclature : le IXA devient **F IXC**, le IXB **LF IXC** et la nouvelle version **HF IXC**.

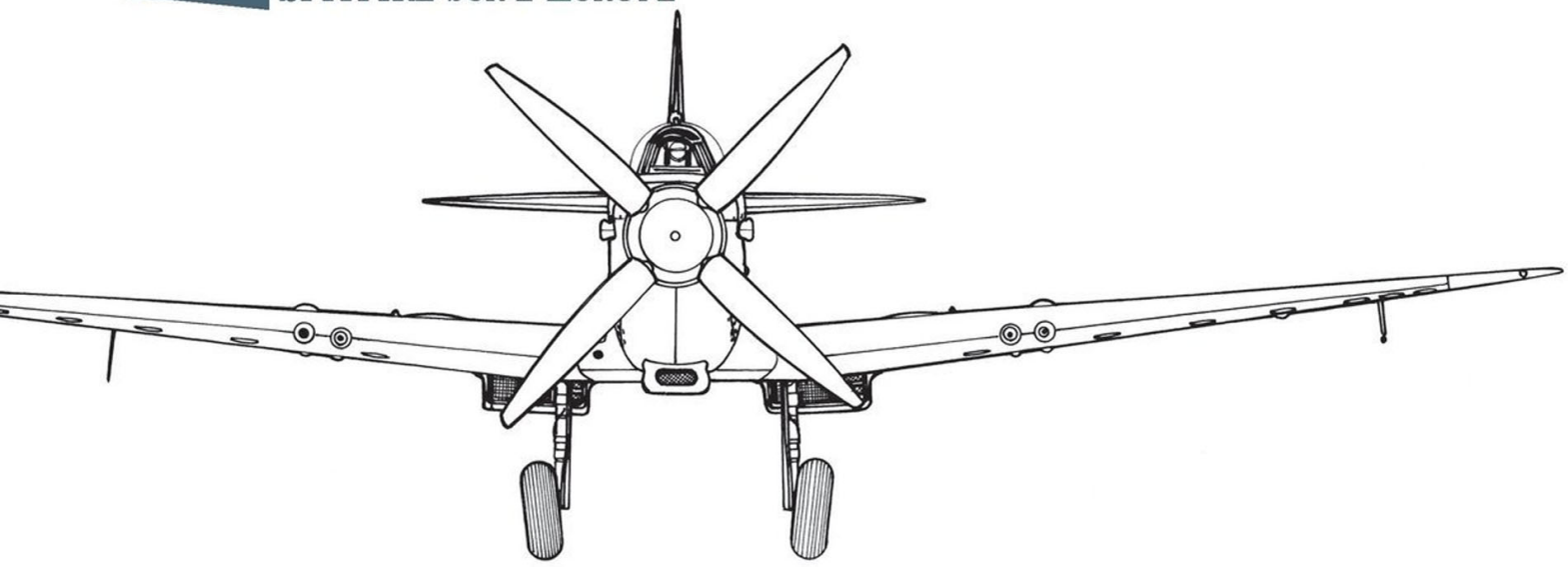
Ces trois variantes sont équipées de l'aile Type C. Quand l'aile Type E est introduite à l'été 1944, les variantes changent le C pour un E.

[1] *Spitfire, the history* – E. Morgan & E. Shacklady – Key Books, Stamford, 1987.





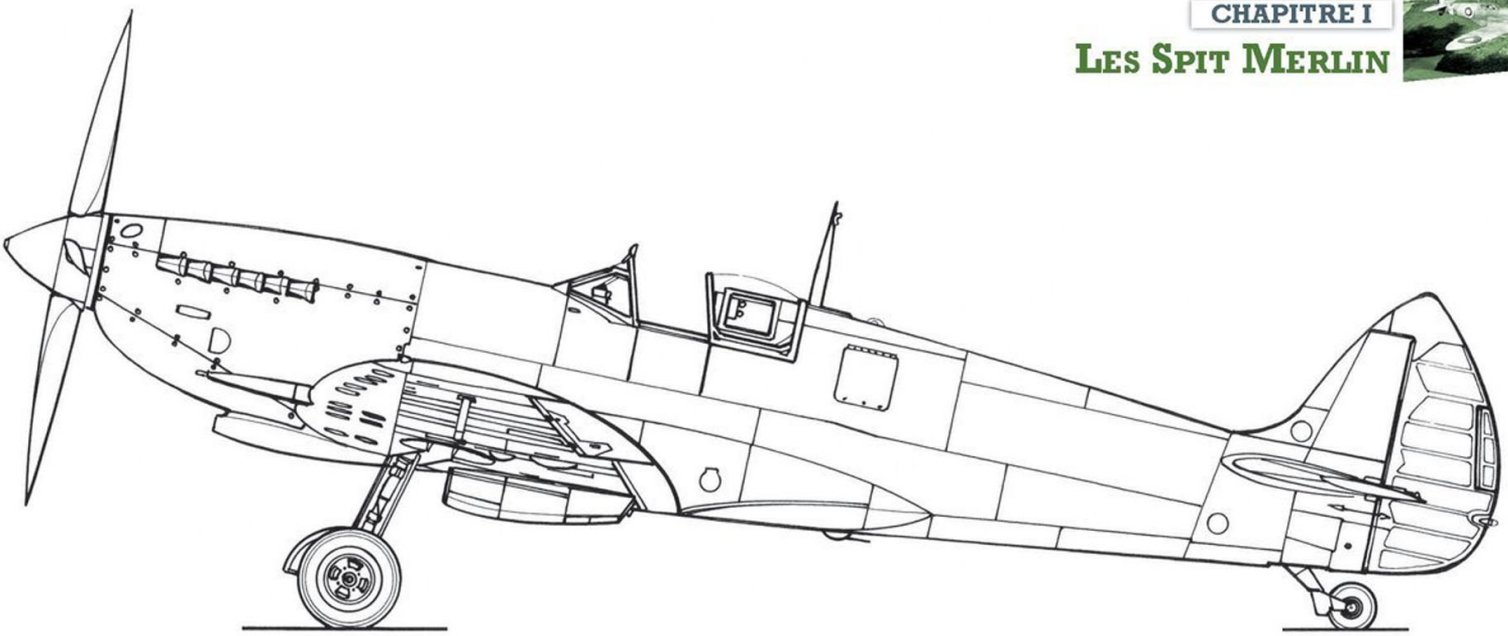
◀ L'un des prototypes du Mk. IX porte un numéro de série (BF274) qui a déjà été attribué à un Blenheim. Il s'agit d'une erreur de transcription et le véritable *serial* de l'appareil est BS274.
Néanmoins, il volera pendant toute la durée de sa carrière sous cette fausse identité.

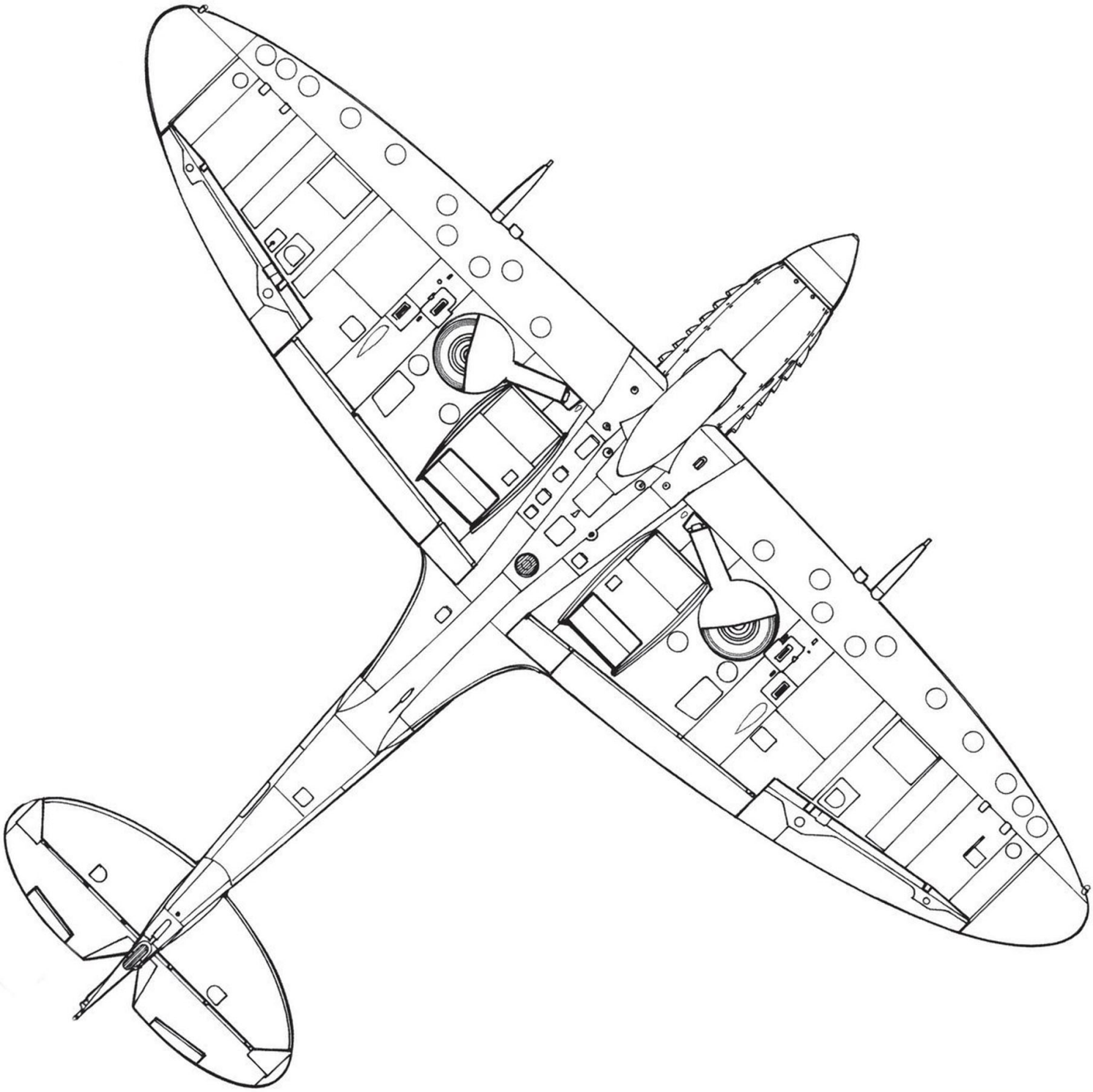


Supermarine Spitfire F IXE

Fin de production

Plans au 1/48e





L'aile Type E est armée de deux canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 12,7 mm ou de quatre canons. Par rapport à l'aile de Type C, le canon est toujours monté à l'extérieur.
C'est aussi à cette époque qu'apparaissent les collimateurs gyroscopiques Mark II à réticule réglable, des réservoirs supplémentaires dans le fuselage arrière (327 litres) et un gouvernail semblable à celui du Mk. VIII pour compenser la plus grande puissance au décollage. Les derniers modèles, préfigurant le Mk. XVI, sont munis de la verrière panoramique avec l'arrière du fuselage surbaissé (la capacité des réservoirs qui y sont logés est ramenée à 291 litres).
La production totale s'élève à 5 365 exemplaires (5 665 selon Vickers-Supermarine), dont 1 294 Mk. IX, 3 971 LF IX et 400 HF IX. Elle s'achève début juin 1945.
Pendant la guerre, l'*Air Ministry* montrera une certaine parcimonie dans la cession du Mk. IX aux forces aériennes étrangères, preuve de la valeur que ce modèle représentait à ses yeux. En effet, seules l'USAAF (80) et l'URSS (1185, presque tous des LF) en obtiendront. Des centaines d'autres seront cédés après la cessation des hostilités à l'Afrique du Sud, la Belgique, le Danemark, l'Égypte, l'Eire, la France, la Grèce, Israël, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, la Tchécoslovaquie et la Turquie. Dans un certain nombre de cas, ces avions seront offerts aux aviateurs lors de leur retour au pays.

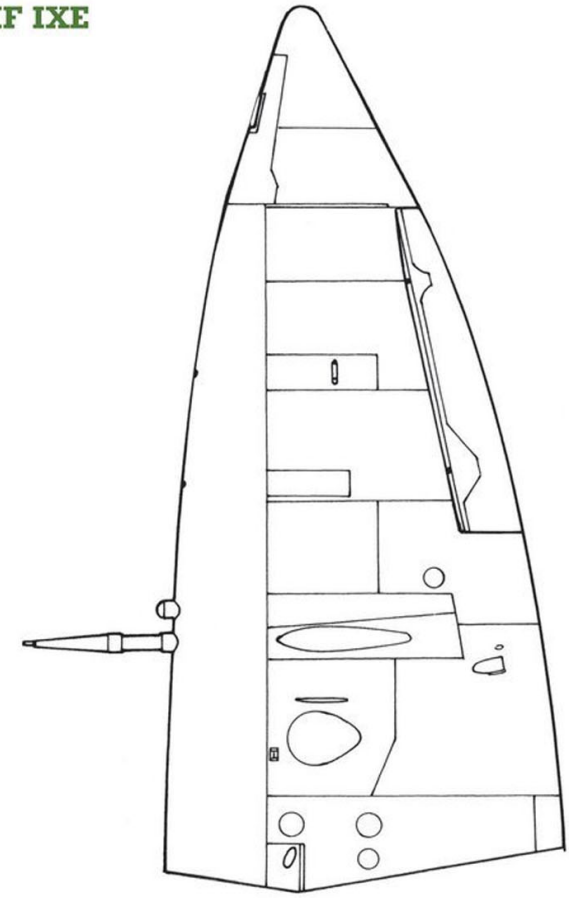
RECO

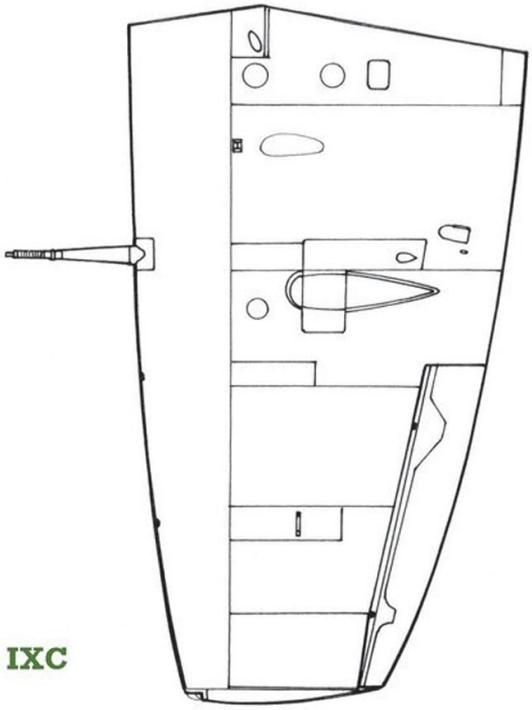
En attendant la disponibilité d'une version de reconnaissance photographique équipée du Merlin 61, des bricolages (officiels ou non) permettent de satisfaire plus ou moins les besoins. Nous en reparlerons dans le chapitre consacré aux Spit « PR ».

LE SPIT QUI VA SUR L'EAU

Le théâtre d'opérations du Pacifique et ses vastes étendues d'eau hantant toujours l'esprit de la RAF, le MJ892 est confié à la firme Rotols, fin décembre 1943, pour le percher sur des flotteurs. La reconversion en hydravion est terminée en mai 1944 et l'appareil décolle le 6 juillet. Il est équipé d'un Merlin 66 et d'une aile de Type C. À la suite d'une série d'incidents, l'avion est rayé des contrôles en novembre. Après avoir envisagé la construction de douze hydravions, l'*Air Ministry* finit par se rendre compte de l'inanité de son acharnement. Il y aura néanmoins un goût de revenez-y avec l'apparition du Mk. 21, mais les efforts se borneront à la publication d'un cahier des charges. On est à la fin de l'été 1944, époque où les flottes de porte-avions écument le Pacifique sans opposition et que le Gloster Meteor à réaction devient une réalité. L'hydravion de chasse à moteur à pistons apparaît désormais comme un anachronisme.

HF IXE



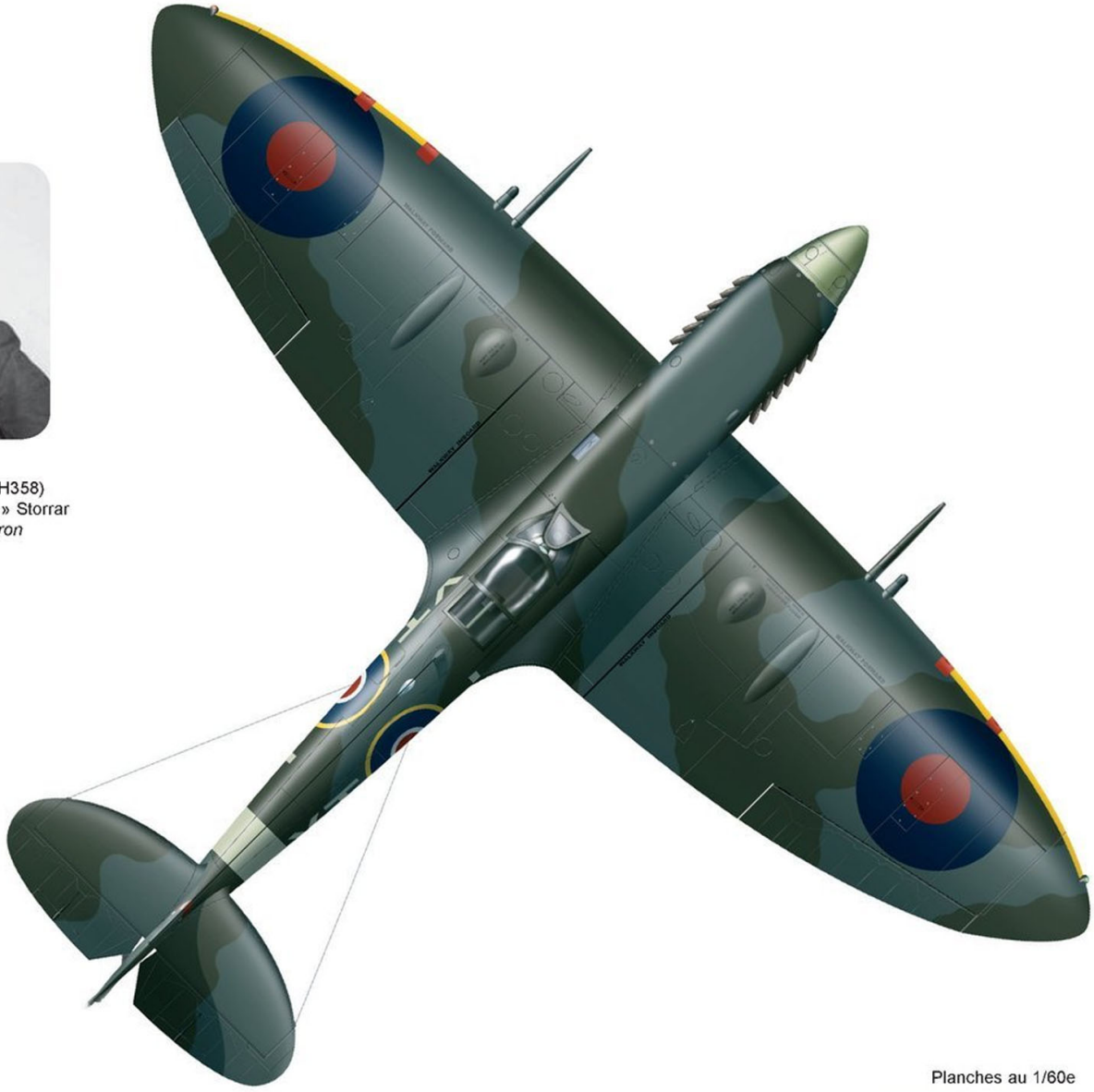


LF IXC

Le léger renflement sur le dessus du capot, en arrière des pipes d'échappement, montre que cet appareil (BS289) est un ancien Mk. VC transformé en Mk. IXC.

N° 65 Squadron

Supermarine Spitfire Mk. IXA (MH358)
Squadron Leader James Eric « Jas » Storrar
Commandant le N° 65 *Squadron*
Kingsnorth, août 1943.



Planches au 1/60e

▲ Le HF IX PT465 est le premier à être équipé d'un Merlin 70. On le voit ici après avoir reçu un nouveau capot et un nouveau raccord d'aile.

▶ Le MJ892, prototype du Mk. IX à flotteurs, connaît une série d'incidents qui mettent un terme prématuré à sa carrière. De toute façon, il était clair qu'il n'avait aucun avenir.

▼ Alignement des Spitfire LF IXE du N° 331 (*Norwegian*) *Squadron* à Dyce (Écosse), juste avant leur retour au pays, le 22 mai 1945. On note le réservoir de convoyage sous le ventre. (IWM)

Mk. XVI

La similitude entre le Mk. XVI et le Mk. IX est telle que, au départ, les deux versions sont assemblées sur la même chaîne à Castle Bromwich. Le XVI se différencie cependant par quelques aménagements mineurs et surtout par son moteur, le Merlin 266, qui est une version construite aux États-Unis par Packard. Ce moteur, lui-même, diffère peu du Merlin 66, mais suffisamment quand même pour qu'il soit jugé nécessaire de changer la numérotation de la version pour une question de gestion des rechanges. En effet, les cotes américaines sont légèrement différentes des cotes britanniques pour les pas de vis des boulons, le diamètre des goujons, etc. Non seulement le Packard nécessite un outillage spécifique, mais les pièces du Merlin ne peuvent absolument pas s'y adapter.

L'association de la cellule du Mk. IX au moteur Packard tient à la prise en compte du fait que, depuis l'entrée en service de cette version (juin 1942), les combats se déroulent à plus faible altitude qu'auparavant. Par ailleurs, le commandant de l'Air au Moyen-Orient réclame que les Mk. IX qui lui sont livrés ne soient que des LF. Packard, qui a signé un contrat avec Rolls-Royce dès juillet 1940, est donc sollicité pour livrer une copie du Merlin 66 optimisé pour la basse altitude.

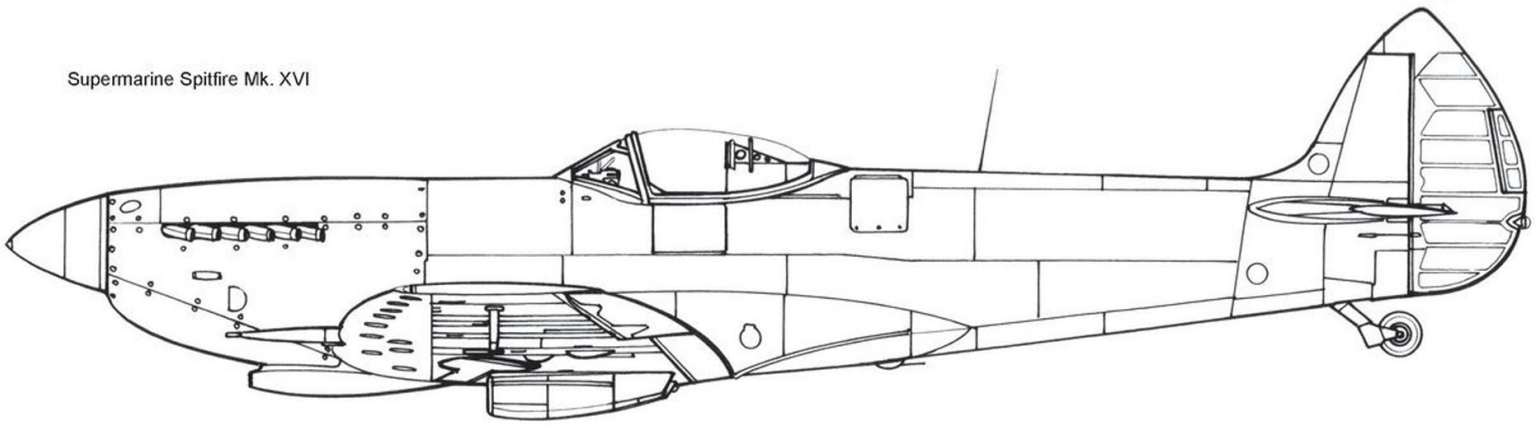
Le MJ556 reçoit un Packard en décembre 1943 et, les tests étant satisfaisants, les premières commandes sont passées. Les exemplaires de série commencent à être pris en compte à partir d'octobre 1944. En tout 1 054 sont produits, tous (à quelques exceptions près) des LF XVI, jusqu'en juillet 1945.

La Grèce en recevra 54 exemplaires en 1949 et la Belgique 25 en 1946.

Signalons, pour la petite histoire, que Packard fabriquera quelque 55 000 Merlin, dont la moitié sera exportée en Grande-Bretagne.

▲ Un magnifique LF XVI (TB675), affecté au *Squadron Leader* D. P. Tidy, commandant le N° 74 *Squadron*. L'appareil est pris en compte par l'unité le 3 mai 1945.

Supermarine Spitfire Mk. XVI



COFFMAN
STARTER

CHAPITRE II

Les Spit Griffon

Un nouveau Spitfire

Bien avant le début de la guerre, Rolls-Royce est conscient que le Merlin, malgré quelques améliorations ici et là et le montage de turbocompresseurs plus performants, finira par trouver ses limites. Il deviendra impossible, à terme, de tirer davantage de chevaux de ses 27 litres de cylindrée. L'idée s'impose alors de travailler sur un moteur d'une plus grosse cylindrée, tout en lui conservant des cotes et un poids supportables pour un chasseur monomoteur comme le Spitfire.

Le bureau d'études réussit le tour de force de mettre au point un V12 de 36,7 litres capable de délivrer 1 700 ch, dont la surface frontale et la longueur sont à peine supérieures à celles du Merlin et dont le surpoids de 300 kg ne pénalisera pas le Spitfire.

Cependant, chez Supermarine, on comprend rapidement que ce surpoids va obliger à la réalisation d'un bâti-moteur plus solide et que le longeron actuel, fabriqué en duralumin, n'aura pas la résistance souhaitée. Il va lui falloir concevoir un longeron en acier. Et c'est une tout autre affaire ! Les premiers sont manufacturés dans la douleur, le temps de mettre au point une presse qui automatisera le processus.

Dès le mois de décembre 1939, le ministère de l'Air s'intéresse au Spitfire-Griffon et décide de le tester sur deux cellules de Spitfire, rebaptisées pour l'occasion **Mk. IV**.

Mk. IV

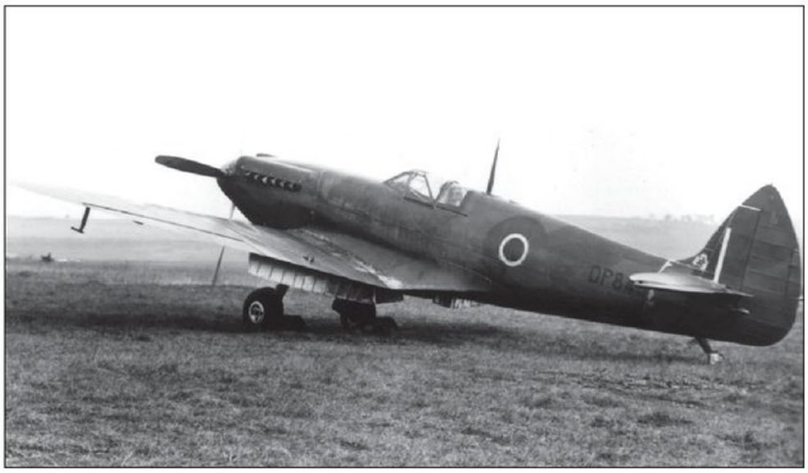
Le prototype du Mk. IV, immatriculé DP845, vole pour la première fois le 27 novembre 1941. Il est équipé d'un Griffon IIB avec turbocompresseur à un étage, développant 1 445 ch à 4 500 m et entraînant une Rotol quadripale. Plus long de 0,18 m que le Mk. V, son envergure est identique et il bénéficie de la roulette de queue rétractable du Mk. III.

De nombreuses modifications, parfois temporaires, sont effectuées, mais, après avoir étudié la possibilité de monter six canons de 20 mm, la version de base, redénommée Mk. XX (l'appellation Mk. IV ayant été affectée entre-temps aux Spit PR), doit comprendre une aile de Type B à l'envergure réduite. En avril 1942, la version de série est rebaptisée Mk. XII.

Un second prototype, DP851, vole le 8 août 1942. Il diffère de son prédécesseur par une structure renforcée et un Griffon 61 avec turbocompresseur à deux étages. Il est affecté au développement de la version Mk. 20, qui ne verra pas le jour.

Le 20 juillet 1942, Jeffrey Quill a l'occasion de démontrer les qualités du DP485 dans une course de vitesse entre Odiham et Farnborough qui l'oppose à un Typhoon et à un Fw 190 A :

▼ DP845, le prototype du Mk. IV qui deviendra celui du Mk. XII, avec un Griffon VI à titre expérimental, une roulette de queue rétractable et les ailes non rognées. - (IWM)



▶ Pour une raison inconnue, le DP845 a été équipé pendant un moment d'une roulette de queue fixe.

« Au commandement "Go !", nous avons mis les gaz à fond et accéléré en direction de Farnborough, où tout un aréopage de dignitaires s'était rassemblé pour voir quel avion était le plus rapide. Ils s'attendaient à ce que le Fw 190 arrive en tête, suivi du Typhoon, tandis que le pauvre vieux Spitfire se traînerait lamentablement derrière les deux autres. Il se trouve que j'ai gagné la course les doigts dans le nez devant le Typhoon, le Focke-Wulf se classant troisième, un résultat tout à fait contraire aux pronostics ! Pour être honnête, je dois dire que Wilson, qui pilotait le Fw 190, avait eu des problèmes avec son moteur et n'avait pas pu accélérer à fond. Je maintiens que je l'aurais battu de toute façon. »

Mk. XII

▶ Le tout dernier Mk. XII produit (MB882) est équipé d'un Griffon IV. Il sera affecté au N° 41 *Squadron*, le 21 décembre 1943.

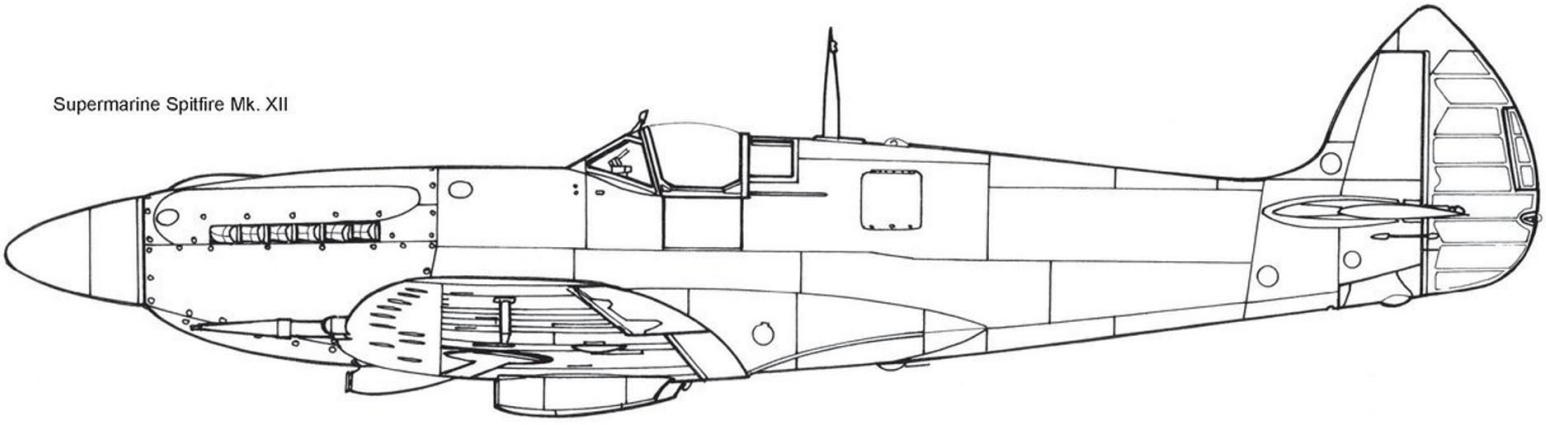
▶ Le MB878 sert à des tests avec un râtelier ventral portant une bombe de 250 kg, qui fait chuter la vitesse maximale de 32 km/h, mais valide le principe que le Spitfire peut faire un bon chasseur-bombardier.

Pour poursuivre les tests avec le Griffon, le ministère de l'Air fait transformer six cellules de Mk. VIII pour servir de présérie à la nouvelle version baptisée **Mk. XII**.

À la suite de l'apparition des Fw 190 chasseurs-bombardiers, qui se faufilent jusqu'au-dessus de Londres à basse altitude, il est décidé d'optimiser le Mk. XII pour l'interception de ces assaillants furtifs.

Une commande de 100 exemplaires est passée se répartissant en deux blocs, l'un de 55 avions dérivés du Mk. V (avec, notamment, la roulette de queue fixe) et l'autre de 45 avions dérivés du Mk. VIII. Ils sont équipés du Griffon III et, pour les 15 derniers, du Griffon IV de 1 720 ch au décollage. En dehors de l'avion tête de série (EN221), tous ont les ailes à bouts rognés.

Le premier exemplaire est pris en compte le 13 octobre 1942 et le dernier le 24 novembre 1943. Vu la petite quantité d'appareils produits, le Mk. XII n'équipe que deux *Squadrons*, le N° 41, qui entame sa transformation en mars 1943, et le N° 91, qui commence la sienne en avril. Ce dernier abandonnera ses Mk. XII en mars 1944 et le premier six mois plus tard.



Supermarine Spitfire Mk. XII

Mk. XIV

Si les performances du Mk. XII sont jugées satisfaisantes à basse et moyenne altitudes, elles laissent cependant à désirer plus haut. La solution viendra, en mars 1943, avec l'apparition de la série 60 du Griffon, développant 2 050 ch avec un turbocompresseur à deux étages.

Les six cellules de Mk. VIII (JF316 à 321) réservées aux essais du Mk. XII sont alors équipées de ce nouveau moteur entraînant une hélice à cinq pales, sauf sur le dernier prototype muni d'une hélice contrarotative. Légèrement plus long que le Griffon II, le 60 entraîne la réalisation d'un nouveau bâti moteur et doit être monté 0,254 m plus en avant. Pour assurer son refroidissement, les radiateurs d'aile sont plus larges et plus profonds. Comme sur le Mk. XII, les prototypes disposent du réservoir d'huile agrandi (sa capacité passant de 27 à 45 litres), désormais logé en avant des réservoirs de fuselage. Pour rééquilibrer le cg, l'équipement radio est monté plus en arrière et l'accès au poste de pilotage s'effectue par la droite. La nouvelle radio VHF rend le mât inutile et il sera remplacé par une antenne fouet.

Le JF317 vole le 20 janvier 1943. Immédiatement, Jeffrey Quill, le pilote d'essais maison, s'aperçoit que la plus grande puissance du moteur rend l'avion très instable en vol. Supermarine dessine alors une nouvelle dérive, facilement reconnaissable à son arête droite, et un nouveau gouvernail plus haut et plus large.

Bien que délicate à piloter en raison d'une stabilité qui restera toujours problématique et d'une accélération que les pilotes devront apprendre à maîtriser, cette nouvelle version, baptisée **Mk. XIV**, se distingue par des performances au-dessus de la moyenne, grimpant à 6 100 m en 7 min et atteignant 707 km/h à 7 500 m. Son défaut principal reste une autonomie insuffisante (740 km sans réservoirs auxiliaires).

Les premiers avions de série sont équipés d'un Griffon 65 et sortent en octobre 1943, permettant de transformer le N° 610 *Squadron*, basé à Fairwood Common, dès la mi-décembre. Viennent ensuite les N° 91 et 322 (*Dutch*), en mars 1944.

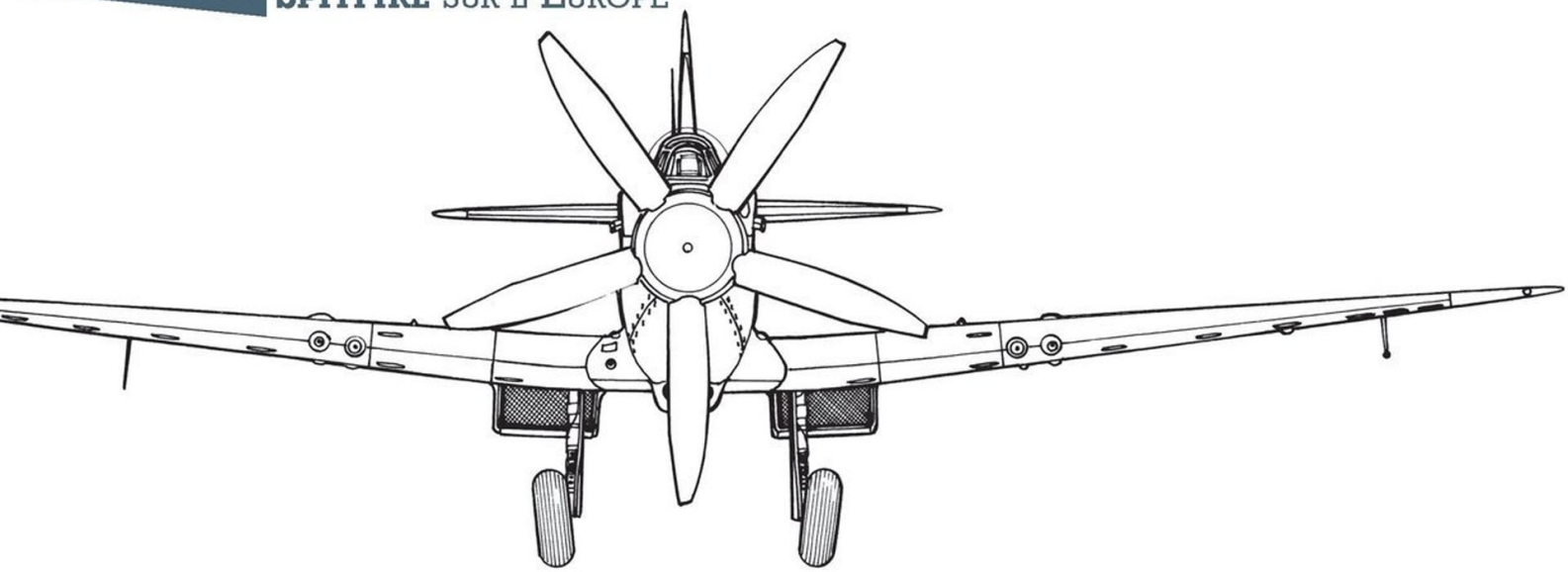
Le Mk. XIV est construit en quatre variantes : F XIV, F XIVE, FR XIV et FR XIVE.

Le « E » signifie le montage de l'aile Type E, armée de deux canons et de deux mitrailleuses de 12,7. Il est à noter que la variante à verrière en goutte d'eau et arrière du fuselage surbaissé, qui est produite à partir de la fin de l'année 1944, ne porte aucune dénomination particulière.

La variante FR est destinée à la reconnaissance tactique et dispose d'un fuselage, d'un train d'atterrissage et de longerons renforcés. Il embarque une caméra F.24 oblique – les derniers lots recevant une caméra oblique et une verticale – ainsi qu'un réservoir de 150 litres dans le fuselage arrière. Ce dernier permet de porter la distance franchissable à 980 km sans réservoir externe (et à 1 545 km avec).

▲ Légèrement hors sujet, puisque prise en novembre 1945, cette photo montre un FR XIV du N° 273 *Squadron* escortant l'*Air Marshal* Sir Keith Park à Singapour. (IWM)

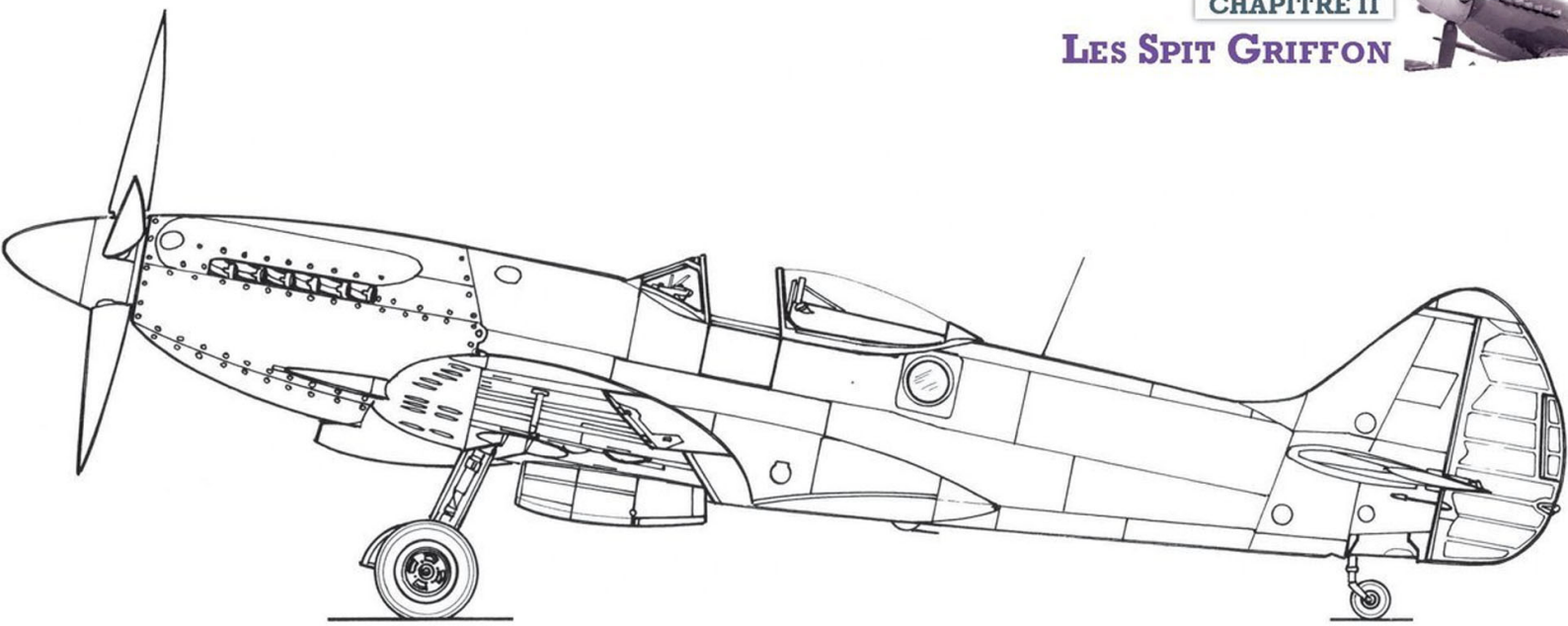
◀ JF318, le troisième prototype du Mk. XIV, est équipé d'un Griffon 61 entraînant une hélice à cinq pales. Il conserve la cellule du Mk. VIII.

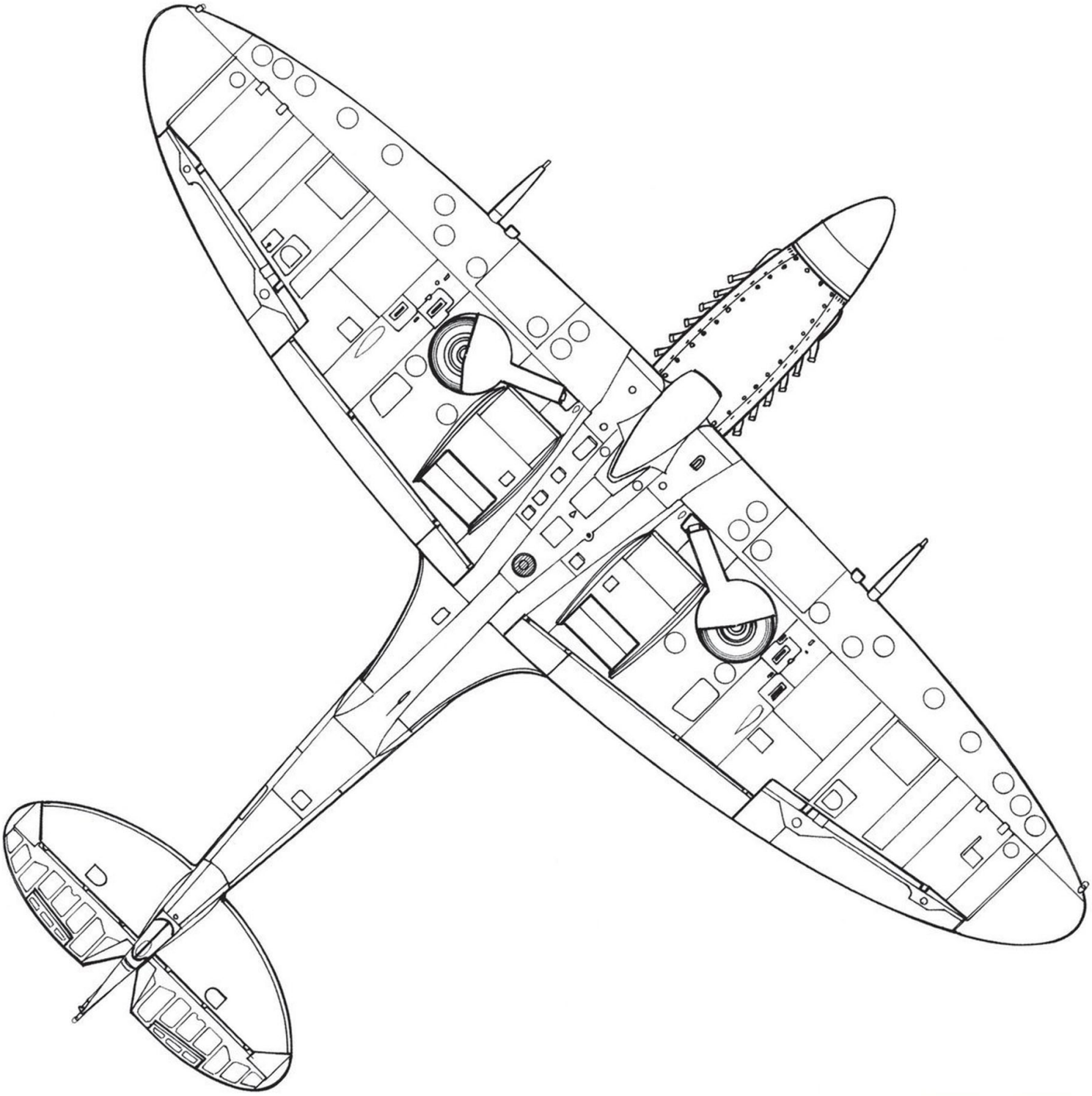


Supermarine Spitfire FR XIVE

Fin de production

Plans au 1/48e





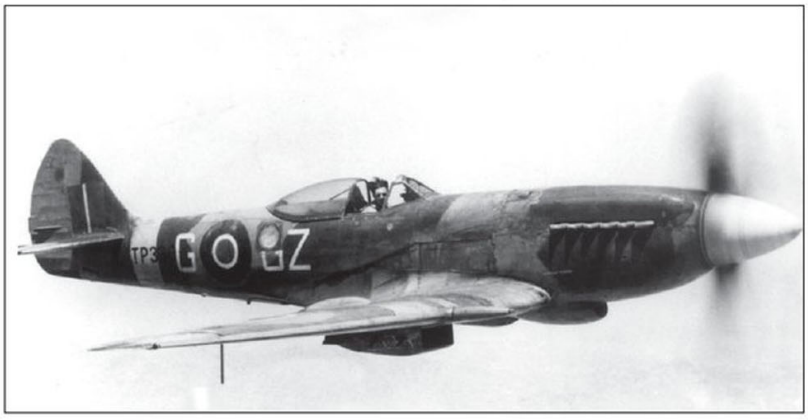
▶ Le JF321 est équipé d'un Griffon 61 entraînant une de Havilland contrarotative. N'apportant pas d'améliorations en termes de performances, cette configuration sera abandonnée, mais reprise ultérieurement sur les derniers modèles de Seafire.

Le FR XIV se distingue aussi par ses ailes dépourvues de saumon.
Les premiers exemplaires sont pris en compte en novembre 1944, rééquipant les N° 2 et 430 (RCAF) *Squadrons* de la 2nd TAF. Le N° 11 *Squadron*, basé à Chettinad (Inde), est la première unité d'Extrême-Orient à être transformée sur FR XIV, mais trop tardivement (juin 1945) pour participer aux opérations avec.
La production cessera vers octobre 1945 avec la sortie de la 957e machine, toutes variantes confondues.
Après la guerre, les surplus seront exportés en Belgique (132), en Inde (70) et en Thaïlande (30).

Mk. XVIII

▶ Le NH872 sert aux essais de renforcement des ailes pour la variante FR XVIII. Il recevra par la suite une hélice contrarotative en vue de tester cette configuration pour le F 21.

Il arrive parfois que le modèle définitif soit supplanté par celui qui n'était destiné qu'à jouer les intérimaires. C'est ce qui est arrivé au **Mk. XVIII**, qui devait être la « vraie » version à moteur Griffon et qui sera finalement produit à trois fois moins d'exemplaires que le Mk. XIV.
Comme les deux avions sont très proches l'un de l'autre, il n'y a pas de prototype spécifique pour cette version, le rôle étant tenu par l'appareil tête de série, le SM843, qui volera début juin 1945.
Les principales différences résident dans le renforcement du fuselage et des longerons pour supporter deux réservoirs de 150 litres dans le fuselage arrière (F XVIII) ou deux caméras verticales et une oblique de type F.24, ainsi qu'un réservoir (FR XVIII). Toutes les machines possèdent la verrière panoramique.



▶ TP330, un FR XVIII du N° 32 *Squadron* à Ramat David (Palestine), en 1948.

Le premier appareil est livré à la RAF le 28 mai 1945 et permet de commencer la transformation du N° 28 *Squadron* à Hong Kong. Elle ne sera pas terminée avant la fin de la guerre dans le Pacifique. La quasi-totalité des Mk. XVIII seront livrés aux unités basées outre-mer; ils serviront dans la lutte contre les activistes en Malaisie jusqu'en 1951. L'Inde se portera acquéreur de 20 machines en 1947.
Le Mk. XVIII sort en deux variantes, le F XVIII, pouvant emporter bombes et roquettes sous les ailes, qui sera construit à 99 exemplaires, et le FR XVIII, produit à 201 exemplaires, les tout derniers étant pris en compte au début de l'année 1946. De nombreux contrats supplémentaires seront résiliés à la suite de la cessation des hostilités.
Il est à noter qu'à titre expérimental quelques F XVIII seront équipés de fusées RATOG et d'un crochet pour opérer depuis des pistes rudimentaires.

Mk. 21

▲ Le second exemplaire de série (LA188) montre la forme de l'aile révisée, sans les saumons pointus, une particularité de cette version. Tout comme les trappes de train et le nouvel emplacement de l'antenne IFF dont on aperçoit l'ombre sous l'aile droite.

Il est évident aux yeux du bureau d'études qu'avec l'apparition du moteur Griffon, il sera tôt ou tard obligatoire de tout remettre à plat. Les problèmes rencontrés avec le Mk. XIV, qu'une torsion des ailerons rend incontrôlable au-delà de 756 km/h au badin, incitent Joseph Smith, chef du bureau d'études, à revoir sa copie pour la prochaine version.

Le temps avait fait défaut une première fois avec le Mk. III en raison de l'urgence à produire le Mk. V, puis il y a eu l'occasion manquée du Mk. VIII, entré en service trop tard, tandis que les usines produisaient à plein rendement une autre version « bouche-trou », le Mk. IX. L'hésitation avait prévalu pour le Mk. XIII, mais, désormais, il n'y a plus d'alternative. Le poids de la cellule et la puissance du moteur ayant tellement augmenté – on est passé de 2 419 kg en ordre de vol pour le K5054 à 3 850 pour le XVIII (+59%) et de 990 ch à 2 035 (+105%) – qu'il est indispensable de changer les ailes.

Smith est d'avis de conserver la forme elliptique de l'aile, mais, alors que Mitchell l'avait conçue autour de l'unique caisson de torsion du bord d'attaque, Smith décide d'intégrer, en arrière du longeron, de nouveaux caissons de torsion avec des raccordements pour supporter la charge aux découpes (puits de train, panneaux d'inspection...).

L'étude commence en février 1942 et la nouvelle voilure est implantée sur le Mk. VIII JG204. Les essais en vol indiquent la nécessité de lui donner un profil laminaire, qui est testé sur le DP851, équipé d'un Griffon 61, moteur choisi pour la série.

Dans cette configuration, le Spitfire entre dans une autre dimension. En dehors d'un air de famille, cette version n'a plus rien à voir avec le F.37/34 qu'avait dessiné Reginald Mitchell. À tel point que le ministère de l'Air envisage même un temps d'en faire un nouveau type en le baptisant Victor. En fin de compte, il se contentera de le dénommer Spitfire **F 21**, le numéro 20 ayant déjà été utilisé pour le dérivé mort-né du Mk. IV.

Le prototype du Mk. IV (DP851) est repris comme prototype de la nouvelle version, mais il est accidenté le 13 mai 1943. Il est remplacé dans ses fonctions par le PP139, alors censé être le premier Victor Mk. I, qui vole le 24 juillet 1943.

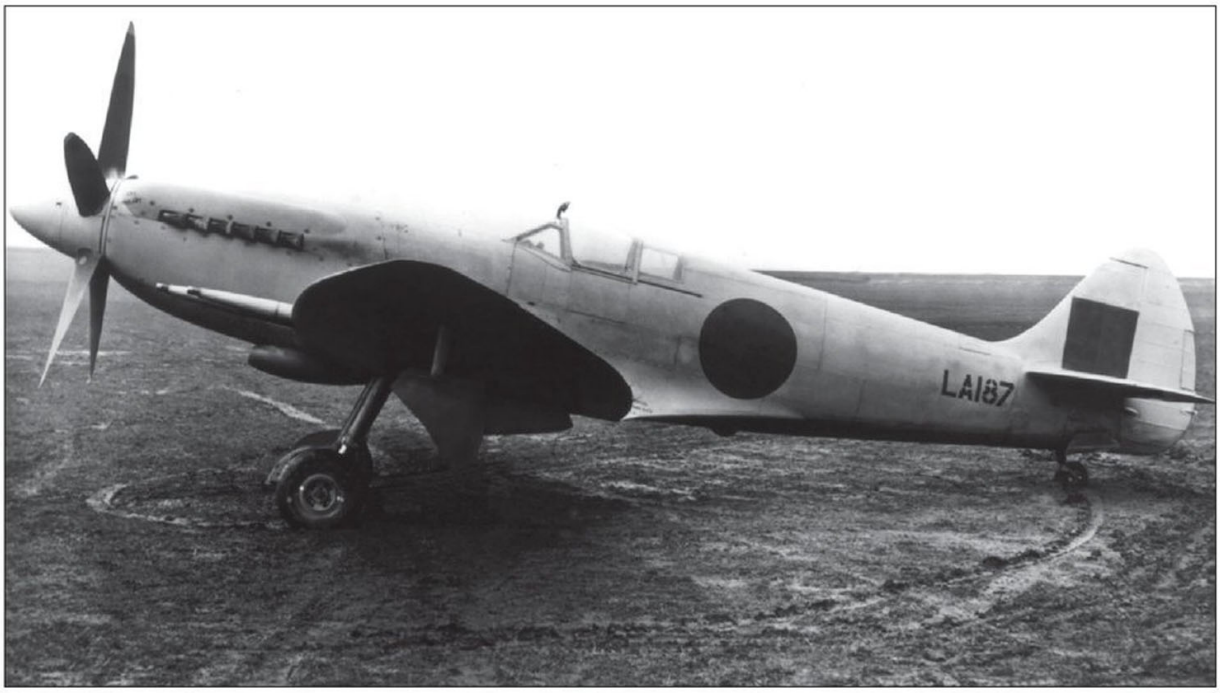
Équipé d'un Griffon 61, le F 21 est armé de quatre canons de 20 mm avec 150 obus par arme extérieure et 175 par arme intérieure. La capacité en carburant est portée à 541 litres et le système d'alimentation est complètement changé. La structure du fuselage a été considérablement renforcée avec ses quatre longerons usinés en acier inoxydable. Les roues sont désormais entièrement recouvertes une fois le train rentré. La voie du train est augmentée de 20 cm et les jambes rallongées de 11 pour assurer la garde au sol de l'hélice Rotol à cinq pales (quatre sur les protos) de 3,35 m de diamètre, soit 0,18 de plus que celle du Mk. XIV. Pour tenir dans l'espace restreint de leur puits, les jambes sont automatiquement compressées par des leviers au moment où le train est relevé.

Le pare-brise est arrondi et la verrière modifiée pour s'adapter à sa nouvelle forme. Pour améliorer le taux de roulis, les ailerons, désormais métalliques, sont allongés de 20 cm vers l'extérieur, ce qui modifie légèrement la forme de l'aile – pour la première fois dans l'histoire du Spitfire.

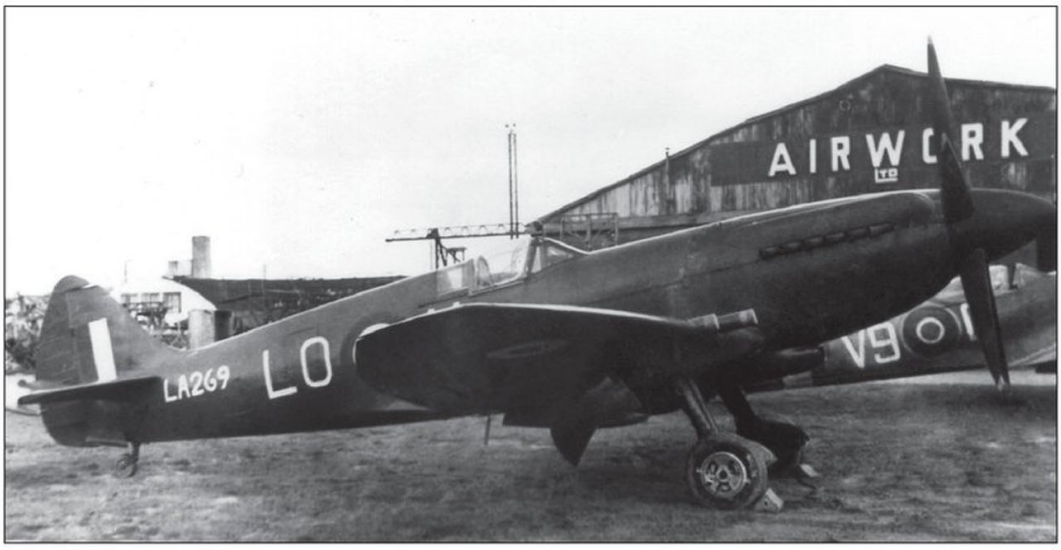
L'*Air Ministry* passe commande de 3 000 exemplaires en trois marchés, mais en raison du retard pris par le programme, ils sont reportés sur le Mk. IX. Finalement, un ancien contrat de Mk. V est partiellement réactivé pour la fourniture de 120 machines.

L'avion tête de série, LA187, effectue son premier vol le 27 janvier 1944. Et c'est là que les ennuis commencent. L'appareil s'avère très sensible à équilibrer en lacet, contraignant le pilote à agir sur la compensation de la gouverne de direction à tout bout de champ sous peine de voir l'avion déraper. Sa stabilité latérale se dégrade fortement en altitude avec un déplacement du cg vers l'arrière.

En outre les performances du LA187 s'avèrent décevantes avec une chute de la vitesse de pointe de l'ordre de 30 km/h par rapport à celle du PP139.



▶ Le LA187, premier avion de série, objet de la pomme de discorde entre la RAF et Supermarine.



▼ Un F 21 (LA269) du N° 602 *Squadron*, en 1949. Après une courte carrière au sein de la RAF, le F 21 trouvera un second souffle avec la recréation de l'Auxiliary Air Force, en juin 1946.

Confié à l'AFDU (*Air Fighting Development Unit*) de Wittewing, en novembre, le LA201, quinzième avion de série, fait l'objet d'un rapport au vitriol :

« Il est vivement conseillé que le Spitfire 21 soit retiré des opérations jusqu'à ce que son instabilité en lacet soit éliminée et qu'il soit remplacé par le Spitfire XIV ou le Tempest en attendant. [...] Aucune tentative de perpétuer la famille du Spitfire ne doit plus être entreprise. »

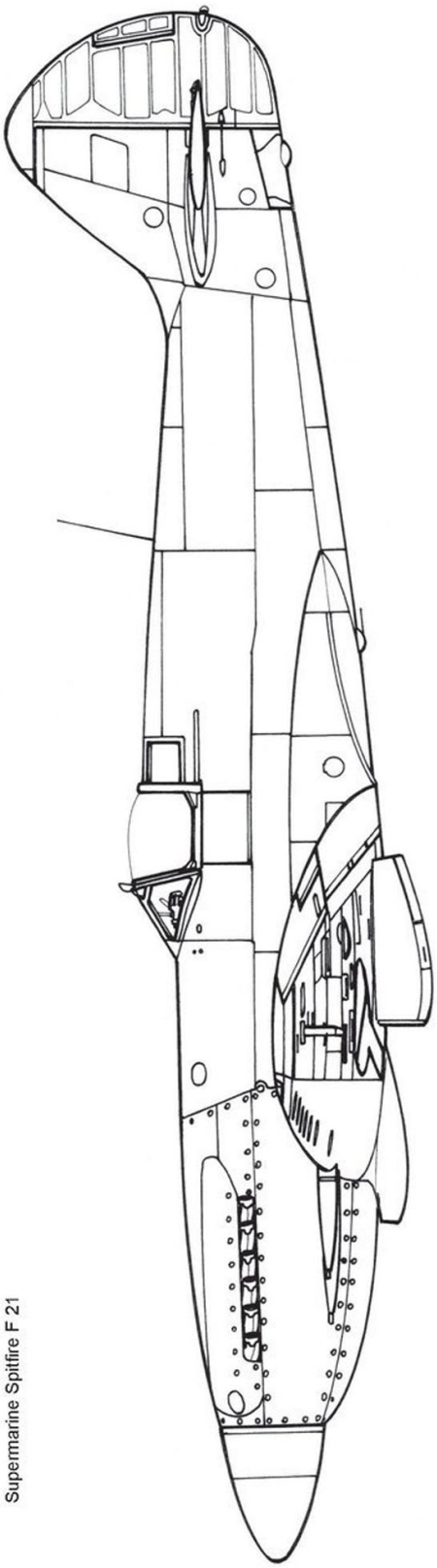
Inutile de préciser que ce rapport fait l'effet d'une bombe à Castle Bromwich où les F 21 sortent à la chaîne. Il ne sera pas étranger à la résiliation des contrats par le ministère de l'Air. La dernière phrase, tout particulièrement, est très mal prise chez Supermarine, où l'on estime que l'AFDU outrepasse ses fonctions.

« Joe » Smith est bien conscient du problème qui affecte le « Victor », mais le résoudre va prendre du temps. Des modifications, portant essentiellement sur les gouvernes, les volets et les cornes de compensation, sont incorporées au LA215 et montrent une nette amélioration de la tenue en vol, confirmée par les pilotes de l'AFDU.

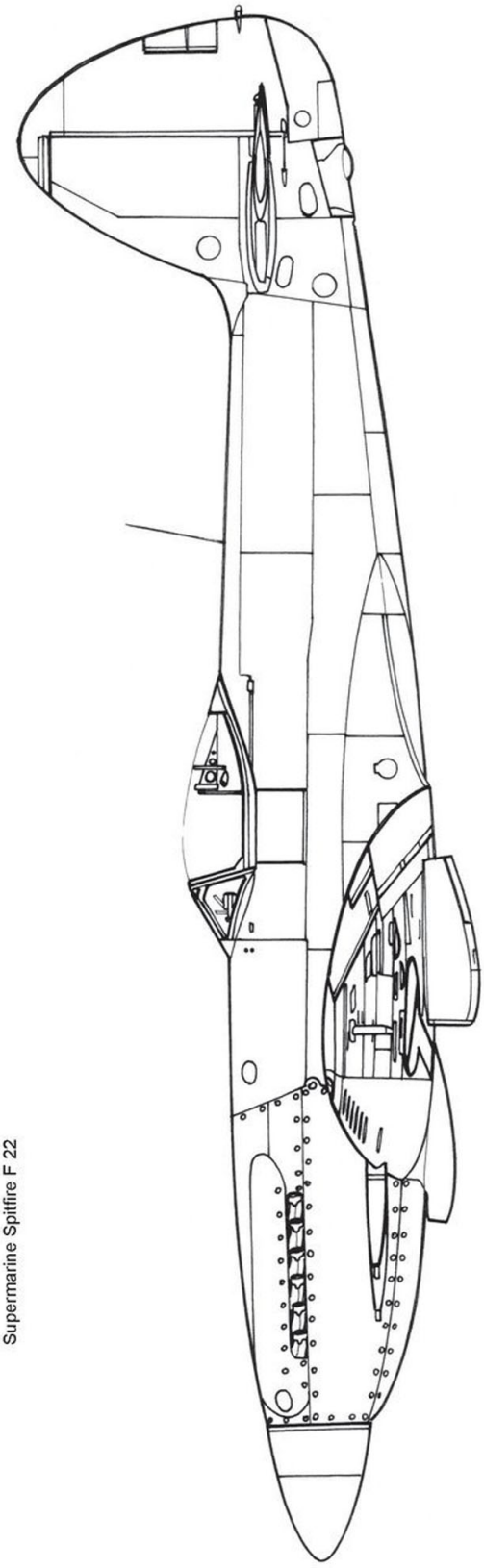
Le F 21 entre en service au sein du N° 91 *Squadron* à Manston, au début du mois de janvier 1945, puis au N° 1 *Squadron*, à partir de février, mais cette unité n'atteindra sa dotation complète que le... 8 mai. Le dernier F 21 est réceptionné le 2 janvier 1946. Cette version disparaît de l'inventaire de la RAF en novembre 1950.

Quelques exemplaires sont équipés à titre expérimental d'un Griffon 85 entraînant une hélice contrarotative.

Supermarine Spitfire F 21 (LA234)
Flight Lieutenant A. R. Cruicksbank
N° 91 *Squadron*
Ludham (Grande-Bretagne), 10 avril 1945.



Supermarine Spitfire F 21



Supermarine Spitfire F 22

Mk. 22

▶ Le PK312 est l'avion de tête de série de la version F 22. Ses performances sont identiques à celle du F 21.

▶ Le PK664 est équipé à titre expérimental d'un Griffon 87 et d'une hélice de Havilland contrarotative. Il possède le nouvel empennage vertical développé pour le Spiteful.

Alors que par le passé, la découpe du haut du fuselage arrière et la pose d'une verrière en goutte d'eau n'avaient pas donné lieu à un changement de version, ce n'est pas le cas pour le F 22, un avion parfaitement identique au F 21 à cette particularité près.

Deux appareils constituent les prototypes (SX549 et TM383) et le premier avion de série (PK312) est pris en compte en mars 1945. La commande initiale de 800 exemplaires est ramenée à 627, puis 287 pour finir à 278.

Vers la fin de l'année 1945, le F 22 reçoit le nouvel empennage du Spiteful d'une surface verticale agrandie de 28%. Seuls une trentaine d'exemplaires du dernier lot possèdent les réservoirs dans le fuselage arrière.

Les surplus de la RAF seront exportés : 22 à la Rhodésie, 20 à l'Égypte et 10 à la Syrie.

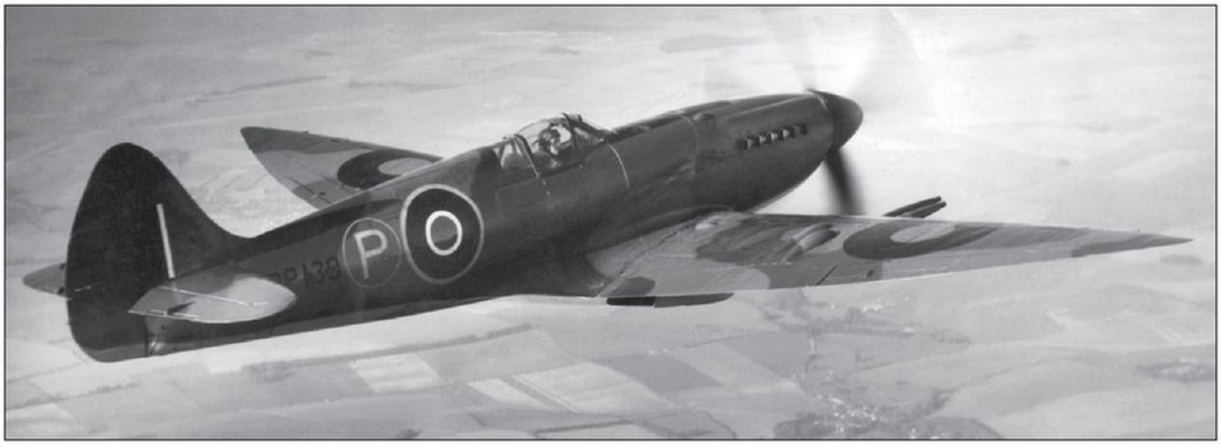
Mk. 23

Pour atteindre le Mach critique le plus élevé sans sacrifier les performances à basse altitude, en décembre 1942, le bureau d'études s'attelle à concevoir une aile de section affinée possédant de nombreuses caractéristiques d'un profil laminaire. Cette voilure est destinée au « Super Spitfire » et au Spiteful, alors en cours de gestation, quoique ce dernier recevra en définitive une véritable aile à profil laminaire.

Elle est montée sur le Mk. VIII JG204, puis sur le prototype du F 21, PP139, annonciateur d'une nouvelle version baptisée F 23. Le ministère de l'Air décide, en février 1944, qu'il s'agira en fait d'un nouveau type, auquel il donne le nom de Valiant.

Aux essais, les gains de la nouvelle aile sont desservis par une détérioration des qualités de vol.

Le F 23 et le Valiant sont abandonnés.



▶ Le PP139, ex-prototype du F 21, reçoit une nouvelle voilure destinée à une version qui ne verra jamais le jour.

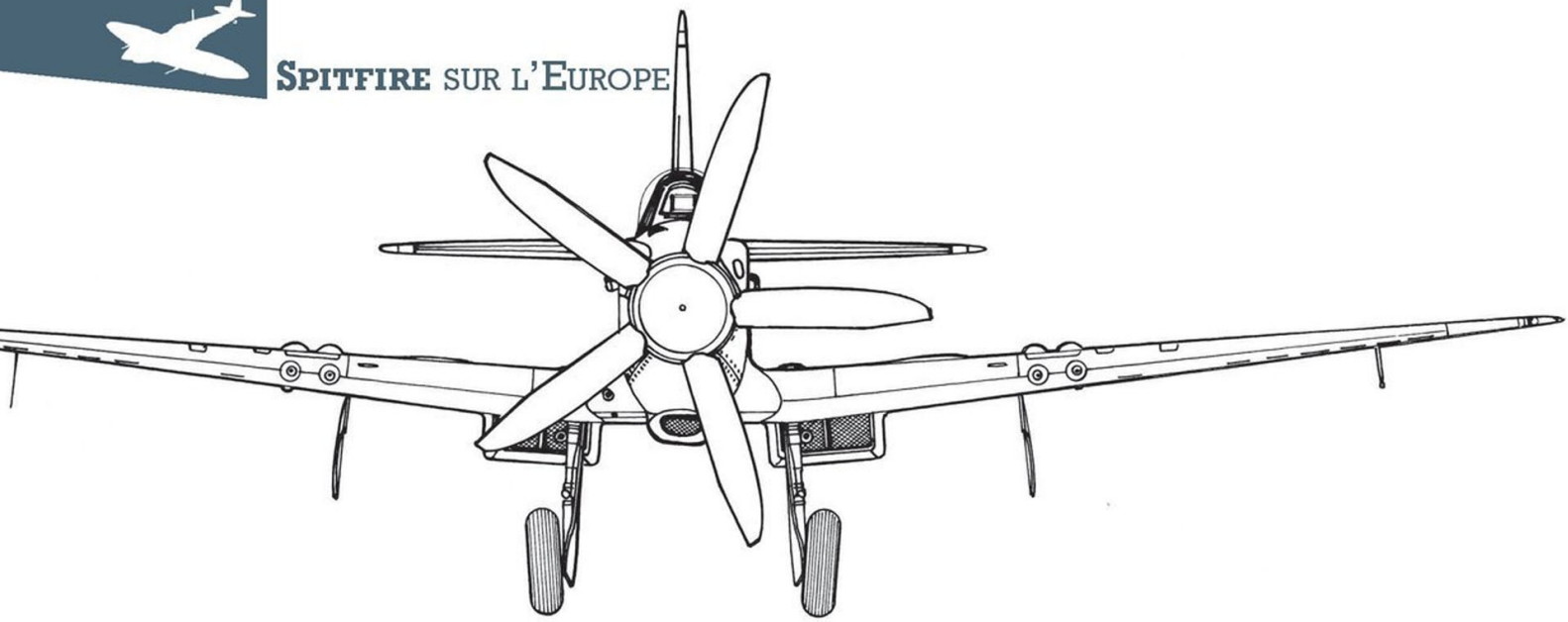
▲ Le PK713 ne connaîtra aucune affectation et finira par être vendu à un civil en 1956.

Mk. 24

Bien qu'étant légèrement hors sujet par rapport au thème de ce hors-série, il était difficile de ne pas évoquer l'ultime version du Supermarine Spitfire.
Extérieurement, rien ne distingue le **F 24** du F 22. Intérieurement, il reçoit deux réservoirs de 150 litres dans le fuselage arrière.
Le F 24 est pourvu de deux points de fixation pour des roquettes ou des bombes sous chaque aile et il est armé de canons Hispano Mk. V à fût raccourci.
Cinquante-quatre exemplaires sont construits, auxquels s'ajoutent vingt-quatre ou vingt-sept, selon les sources, F 22 modifiés. Mais sont-ce les mêmes que la trentaine de F 22 ayant reçu les réservoirs de fuselage ?
Au poids total en ordre de vol de 5 498 kg, sa charge alaire de 23,8 kg/m2 est deux fois et demie supérieure à celle du prototype K5054 !
Les premiers sont livrés en février 1946 et la production s'arrête le 24 février 1948, quand Vickers-Supermarine livre le VN496, le tout dernier Spitfire à sortir de ses usines.

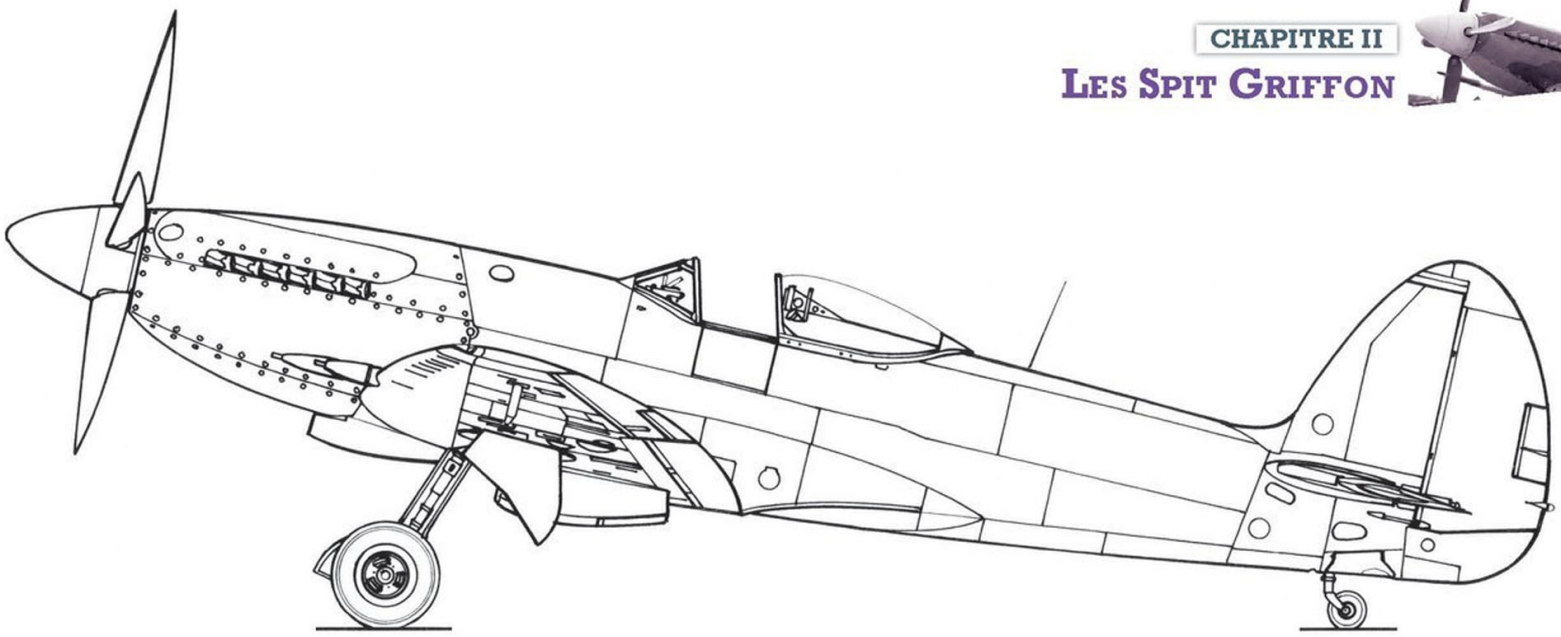
Supermarine Spitfire F 22 (PK570)
N° 603 *Squadron*
Turnhouse, 1950.

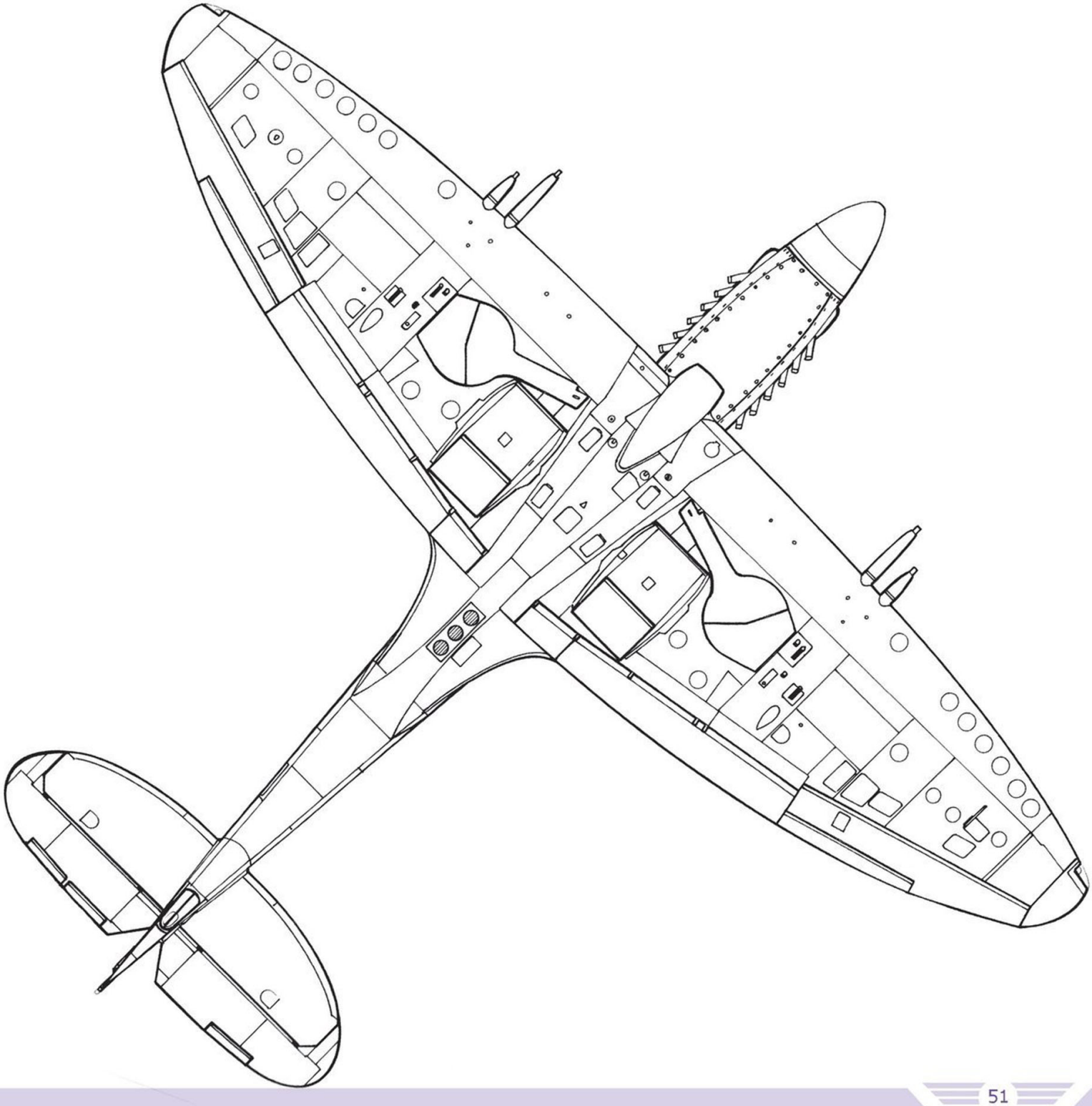
Supermarine Spitfire F 24 (VN489)
N° 80 *Squadron*
Kai Tak, Hong Kong, 1950.



Supermarine Spitfire F 24

Plans au 1/48e





CHAPITRE III

LES SPIT PR

Souriez, vous êtes filmés

Le développement de la photographie aérienne au sein de la RAF doit beaucoup à deux hommes.

MISSIONS SECRÈTES

Le premier est australien et se nomme Sydney Cotton. Ancien pilote de 1914-18, pilote de grands raids et homme d'affaires, il a à son actif de nombreux travaux de photographie aérienne, en particulier la cartographie complète de Terre-Neuve. En septembre 1938, il rencontre, à la demande de celui-ci, le *Wing Commander* F. W. Winterbotham, commandant la section Air du *Secret Intelligence Service* (SIS), qui lui propose de réaliser des missions de reconnaissance clandestines au-dessus de l'Allemagne.

Fin 1938, le SIS achète un Lockheed 12a [1] par l'intermédiaire de la BOAC et l'immatricule (G-AFKR) au nom d'une société écran. Fin mars 1939, l'appareil effectue son premier survol de l'Allemagne.

Malgré les progrès réalisés dans ce domaine depuis 1914, il est encore quasi impossible de prendre des photos au-dessus de 2 500 m en raison de la condensation qui se forme sur la lentille des objectifs. Or, il est évident qu'il est inimaginable de survoler les sites les plus sensibles à si basse altitude. Après avoir acheté trois Leica en Allemagne, montés l'un verticalement et les autres obliquement, les deux hommes décident de faire une reconnaissance en profondeur en déclenchant les caméras [2] à partir de 2 500 m et en grimpant le plus haut possible, en se disant qu'ils verraient bien ce que cela donnerait au retour. À leur grande surprise, les photos sont parfaitement claires jusqu'à 6 500 m. Ils s'apercevront qu'un courant d'air chaud, venu du poste de pilotage, passait dans le compartiment des caméras et empêchait la condensation de se former, tout au moins jusqu'à 6 500 m. Ils décident de garder cette découverte pour eux.

Le second homme qui va compter dans l'histoire du renseignement aérien de la RAF est le *Flying Officer* Maurice V. Longbottom, inévitablement surnommé « Shorty » [3], qui a participé à une campagne de photographies aériennes en Méditerranée pour la RAF en 1937. Les trois hommes se rencontrent à Malte en juin 1939, mais la RAF, pour des raisons faciles à comprendre, refuse que Longbottom participe à des missions secrètes au-dessus de la Sicile. Ce qu'il fait quand même lors d'une permission...

Fin août, Longbottom, revenu à Londres, rédige un long rapport à l'intention de l'*Air Ministry* sur les possibilités d'adapter les méthodes de Winterbotham et Cotton en cas de guerre. Il y glisse qu'un Spitfire désarmé et bourré de carburant serait un candidat idéal.

HESTON FLIGHT

Dans le courant du mois de septembre 1939, plusieurs reconnaissances au-dessus des ports de guerre allemands se soldent par autant d'échecs : aucune photo n'a pu être prise. On en impute la faute au gel des caméras. Interrogé par le directeur des Opérations de la RAF, Cotton lui dévoile son petit secret, mais, apparemment, sans être pris au sérieux. Cependant, fort ennuyée, car pressée de savoir ce qu'est devenue la flotte de guerre allemande, l'Amirauté intervient pour demander l'aide du SIS. Mais, cette fois, il n'est pas question de laisser un civil piloter un avion de la RAF. La solution est rapidement trouvée.

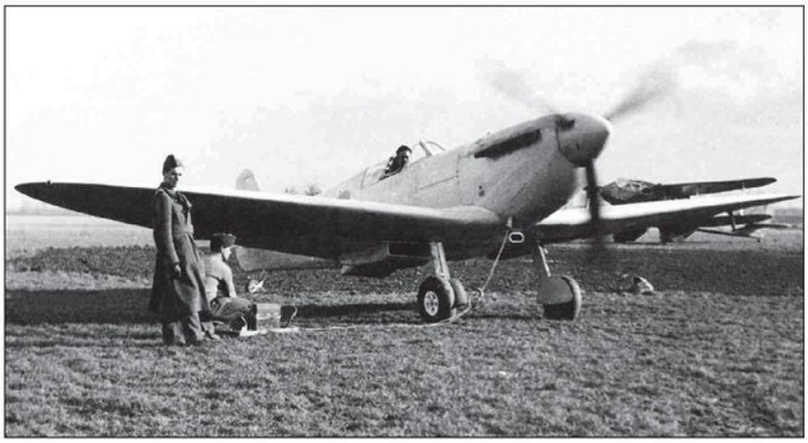
Le 22 septembre, l'*Air Flight* du SIS est officiellement incorporé au 11 *Group* de la RAF et rebaptisé Heston *Flight*. Cotton est bombardé *Wing Commander (Acting)* et en prend le commandement. Tout naturellement, il y fait muter Longbottom. Après avoir considéré plusieurs types d'avion, Cotton se range derrière l'avis de « Shorty » : ce sera le Spitfire.

◀ Ce « photographe » porte une caméra Williamson F.8 Mk. II, équipée d'un objectif de 53 mm, destinée à être montée dans un Spit PR à Benson, en août 1943. À cette époque, ce modèle est largement dépassé et a été remplacé depuis longtemps par la caméra F.52. (IWM)

[1] Le Deuxième bureau français, informé par le SIS des opérations en cours, en achète deux autres en même temps.

[2] Bien qu'impropre, puisqu'il s'agit en fait d'appareils photos, l'usage du terme de caméra s'impose au sein de l'aviation militaire française après la guerre.

[3] Littéralement « longues fesses » et « petit ».



▶ Le *Flight Lieutenant* M. V. Longbottom du *Special Survey Flight* se prépare à décoller depuis Lille-Seclin à bord de son Spitfire PR IA N3071, le 22 novembre 1939.

COTTON CLUB

Le 22 octobre, deux Spitfire Mk. I flambant neufs arrivent à Heston, les N3069 et 3071. Non sans mal, car Cotton a dû les arracher de haute lutte contre la ferme opposition du commandant du *Fighter Command*, l'*Air Chief Marshal* Hugh Dowding. « Je demande instamment à ce que mes ressources en Spitfire ne soient pas entamées pour tout autre cause que la défense du territoire », écrit-il au chef d'état-major de la RAF. Le *Director-General of Operations*, l'*Air Vice-Marshal* R. H. Peck, qui est le supérieur hiérarchique direct de Cotton, le calmera en l'assurant que ces avions lui seront restitués dès que Cotton aura achevé sa mission. Ce qui, bien entendu, n'arrivera jamais.

Aussitôt, les mécanos s'emparent des deux appareils et s'emploient à les alléger de tout équipement superflu : radio, armement, blindage... L'hélice bipale est remplacée par une tripale à deux pas. Les bouches des mitrailleuses sont scellées avec des plaques de métal et les avions sont entièrement sablés avant que les têtes de rivet ne soient arasées et les joints rebouchés au plâtre. Les deux Spitfire reçoivent ensuite une couche de Camotint, une laque de couleur vert très pâle, qui est ensuite polie avec soin. Cette peinture a été élaborée par Cotton pour son Lockheed 12a. Ce traitement, qui sera par la suite surnommé « Cottonizing », permet d'augmenter la vitesse de 15 à 20 km/h.

Les Spitfire sont ensuite conduits au *Royal Aircraft Establishment* de Farnborough pour l'implantation des caméras. Découper le fuselage pour y installer des hublots pourrait fragiliser le revêtement travaillant et la solution retenue est de loger une caméra Williamson F.24 avec une focale de 127 mm (ouverture f/4) dans l'emplacement désormais vide des boîtes à munitions des armes intérieures, une par aile. En outre, les avions reçoivent une verrière en Perspex avec de petites coupoles latérales pour améliorer la vision vers le bas.

Rebaptisés **PR IA**, les deux avions regagnent Heston, le 30 octobre.

▶ L'une des photos du vol historique de « Shorty » Longbottom : la ville belge de Spa photographiée depuis une altitude de 30 000 pieds, le 22 novembre 1939. (IWM)

UN VOL HISTORIQUE

Étant donné que l'autorisation d'augmenter la capacité en carburant n'a pas été accordée pour ne pas modifier le centre de gravité, les opérations au-dessus de l'Allemagne ne peuvent être menées qu'à partir de la France. Tandis que le Heston *Flight* est rebaptisé N° 2 *Camouflage Unit*, sans doute pour... camoufler ses activités, le 5 novembre, le N3071, qui forme le *Special Survey Flight* (SSF) à lui tout seul, s'envole pour Lille-Seclin avec « Shorty » aux commandes.

Après un essai raté à cause de la couverture nuageuse, le 15 novembre, le SSF déménage pour Coulommiers, une base plus discrète et moins fréquentée. Le 22, après un ravitaillement à Bar-le-Duc, Longbottom survole une large partie de la région d'Eupen à 10 000 m d'altitude et rentre une heure et quarante minutes plus tard avec les premières photos prises d'une telle altitude par un avion britannique.

C'est évidemment un grand succès. D'abord, parce que ce vol est considéré comme historique par la RAF, ensuite parce qu'il valide la théorie de Cotton que le Spitfire peut faire un excellent avion de reconnaissance. Toutefois, les clichés laissent les interprétateurs sur leur faim. La haute altitude, la trop faible focale des caméras et la taille des clichés (13x13 cm) font que peu de détails apparaissent (les photos sont à l'échelle 1/72 000e). Malgré des agrandissements à la limite de la définition des photos et l'usage de loupes, s'ils distinguent très bien les routes et les voies ferrées, ils ne voient absolument pas ce qui circule dessus.

RECONNAISSANCE OFFICIELLE

Peu après le 10 janvier 1940, une conférence tenue au ministère de l'Air compare les performances des unités de reconnaissance organiques à celle du SSF. Aujourd'hui, on dirait « qu'il n'y a pas photo ». Sur 89 sorties, dont la moitié ont donné lieu à des prises de vue sur 6 500 km2 du territoire allemand, les premières ont perdu 16 avions, tandis que l'unité de Cotton a réalisé 15 sorties, dont les deux tiers ont permis de photographier le double de superficie sans la moindre perte !

Outre le soutien de l'*Air Ministry*, Cotton obtient aussi sa reconnaissance dans le fait que son unité est rebaptisée *Photographic Development Unit* (PDU).

Tout cela est bel et bien beau, mais la PDU ne dispose toujours que deux Spit à l'allonge bien insuffisante et de caméras « amateur ». Sur le premier point, Cotton obtient gain de cause et l'autorisation de monter un réservoir de 132

◀ Le *Wing Commander (Acting)* Sydney Cotton (à gauche) présente un montage de photos aériennes prises par la PRU à l'*Air Marshal* Sir Arthur Barratt, commandant les forces aériennes britanniques en France, à Chauny en janvier 1940. (IWM)

litres sous le siège du pilote, quand il démontre aux services techniques qu'un lest a été placé au même endroit pour compenser le poids supplémentaire de l'hélice tripale ! Le rayon d'action est ainsi porté de 525 à 600 km.

Pour le second point, des caméras de 203 mm de focale remplacent les précédentes. C'est mieux, mais ce n'est pas encore suffisant pour distinguer des chars et des camions sur des photos à l'échelle 1/45 000e.

Les deux Spit ainsi modifiés sont renommés **PR IB**.

Le 10 février, le N° 212 *Squadron* est formé avec l'autre PR IB qui travaille pour le compte de l'*Air Component* depuis Seclin. Le N3069 est rapidement rejoint par deux nouveaux PR IB (N3117 et P9331), qui viennent juste d'être transformés. Il est prévu d'équiper le 212 de trois détachements de trois Spitfire chacun, mais devant la rareté des machines, il reçoit une demi-douzaine de Blenheim IV. Il effectue quelques missions depuis la France avant d'être dissous, hommes et matériel étant réincorporés à la PDU, le 18 juin.

PREMIÈRE PERTE

Entre-temps, de nouveaux Spitfire sont livrés au compte-gouttes sous la forme de **PR IC**. Ceux-ci, équipés du Merlin XII, disposent de deux F.24 de 203 mm dans une gondole fixée sous l'aile gauche et, surtout, une troisième avec une focale de 506 mm dans le fuselage arrière. C'est une avancée formidable, car cette dernière prend des clichés au 1/18 000e à 9 000 m d'altitude. En outre, un réservoir de 136 litres, qui fait le pendant des caméras sous l'aile droite, permet de porter le rayon d'action à 725 km. Il est rapidement surnommé *Long Range Spitfire* (Spitfire à long rayon d'action).

Toutefois, en dépit de l'altitude et de la vitesse auxquelles volent les Spitfire, les missions de reconnaissance ne sont pas sans danger. Le 6 avril 1940, le *Flying Officer* C. M. Wheatley est porté disparu à bord du N3069 au cours d'une mission sur la Ruhr. On pense qu'il a été intercepté alors qu'il était descendu sous les 8 000 m pour éviter les traînées de condensation. Cependant, aucune revendication de la chasse allemande n'apparaissant dans les archives de la Luftwaffe, il est possible qu'il ait été victime d'une panne mécanique.

Le 13 juin, le *Flying Officer* George P. Christie venge la disparition de son camarade d'une manière peu habituelle au cours d'une mission sur Gênes :

« En revenant à la base, j'ai aperçu un bombardier bimoteur approchant de la côte à environ 50 km à l'est de Cannes. Il avait les marques italiennes, une tourelle dorsale et une dans le nez. Je n'ai pas pu voir s'il avait une "pelle à poussière" en dessous. Je lui ai porté trois attaques hors de portée, puis quand je me suis rendu compte que les tourelles ne tournaient pas à plus de 45°, j'ai fait plusieurs passes latérales, passant au-dessus de lui à faible distance. Après deux passes, il est descendu et a amerri. Les cinq membres de l'équipage ont grimpé sur l'aile et ont nagé jusqu'à la côte. Ils n'avaient pas de canot. La machine a coulé, le nez en avant, en trois minutes environ. »

Cette victoire remportée sur un Fiat BR.20 (confirmée par les photos qu'il a prises de l'épave !) à bord d'un avion non armé vaudra à Christie l'attribution de la DFC. Passé à la chasse, il ajoutera cinq nouvelles victoires à son palmarès et une *bar* à sa DFC. Muté au *Ferry Command*, il se tuera à bord d'un Lockheed Hudson au Québec, le 6 juillet 1942.

DE NOUVELLES VARIANTES

En haut lieu, on ne sait toujours pas quoi faire de cette unité inclassable. Rattachée administrativement au *Fighter Command*, la PDU dépend directement du *Director of Intelligence* du ministère de l'Air. Ce dernier veut bien affecter la PDU à un commandement organique, mais il veut éviter que celui-ci ne monopolise ses ressources à son unique profit. C'est dans cette optique que la PDU n'est rattachée ni à l'Amirauté ni au *Bomber Command*, mais au *Coastal Command*, en date du 10 juin.

Par la même occasion, Cotton est crûment remplacé par le *Wing Commander* G. W. Tuttle, son adjoint. Par ses méthodes énergiques et pas toujours orthodoxes, ce civil avait fini par se mettre à dos un certain nombre « d'huiles » au sein des états-majors de la RAF. L'insolente réussite de son unité n'en était que plus impardonnable. Toutefois, le journal de marche apporte une nuance à ce qui ressemble à un geste d'ingratitude : « À ce stade, le bon fonctionnement de l'unité exigeait avant tout des qualités de commandement et d'organisation qui sont rarement associées aux qualités d'imagination et de prise d'initiative nécessaires lors des premières phases ».

De nouvelles variantes arrivent petit à petit avec le souci constant d'augmenter le rayon d'action. Tandis qu'une véritable version du Spitfire PR est à l'étude, trois autres variantes entrent en service :

Supermarine Spitfire PR IB (N3117)
N° 212 *Squadron*
Lille-Séclin, mai 1940.

▲ Le X4944 de la 1 PRU, que l'on voit ici à Benson en 1942, apparaît dans les documents de Supermarine comme étant un PR VI. S'il en a la caméra oblique, il n'en possède pas le gros réservoir d'huile sous le capot. Il se pourrait qu'il soit en fait un PR VII. (R. C. Buchanan, via M. Laird)

– **PR IF** : variante palliative, alias *Super Long Range* (super long rayon d'action), transportant 405 litres d'essence de plus que la version normale. Il est alors nécessaire d'augmenter parallèlement la capacité du réservoir d'huile sous le nez, lui donnant un profil aquilin. Les caméras sont montées dans le fuselage, d'abord deux F.8 verticales de 508 mm, puis deux F.24 de même focale, parfois une unique F.24 oblique de 356 logée sur le côté gauche, juste derrière le pilote. Le PR IF est capable d'aller photographier Berlin.

– **PR IE** : un seul exemplaire, le N3117, modifié par l'installation d'une caméra dans un bossage sous chaque aile, orientée perpendiculairement à la ligne de vol et inclinée à 15°. L'avion démontrera l'intérêt de disposer de caméras obliques pour photographier les objectifs dans des conditions atmosphériques qui gênent le bon fonctionnement des caméras verticales.

– **PR IG** : ultime variante dérivée du Mk. V. Optimisée pour la photo à basse altitude, où elle est vulnérable à la chasse ennemie, elle conserve ses huit mitrailleuses et son pare-brise blindé. L'équipement se compose de deux F.24 verticales (l'une de 127 mm, l'autre de 356 mm) et une oblique (à droite ou à gauche) de 356 mm de focale. Cette combinaison offre une extrême souplesse d'emploi. La caméra oblique est utilisée en dessous de 600 m, la verticale à grand angle entre 600 et 3 000 m et celle de 356 mm au-dessus de 3 000 m. Autre particularité, la plupart des PR IG sont peints dans une teinte blanc-rose.

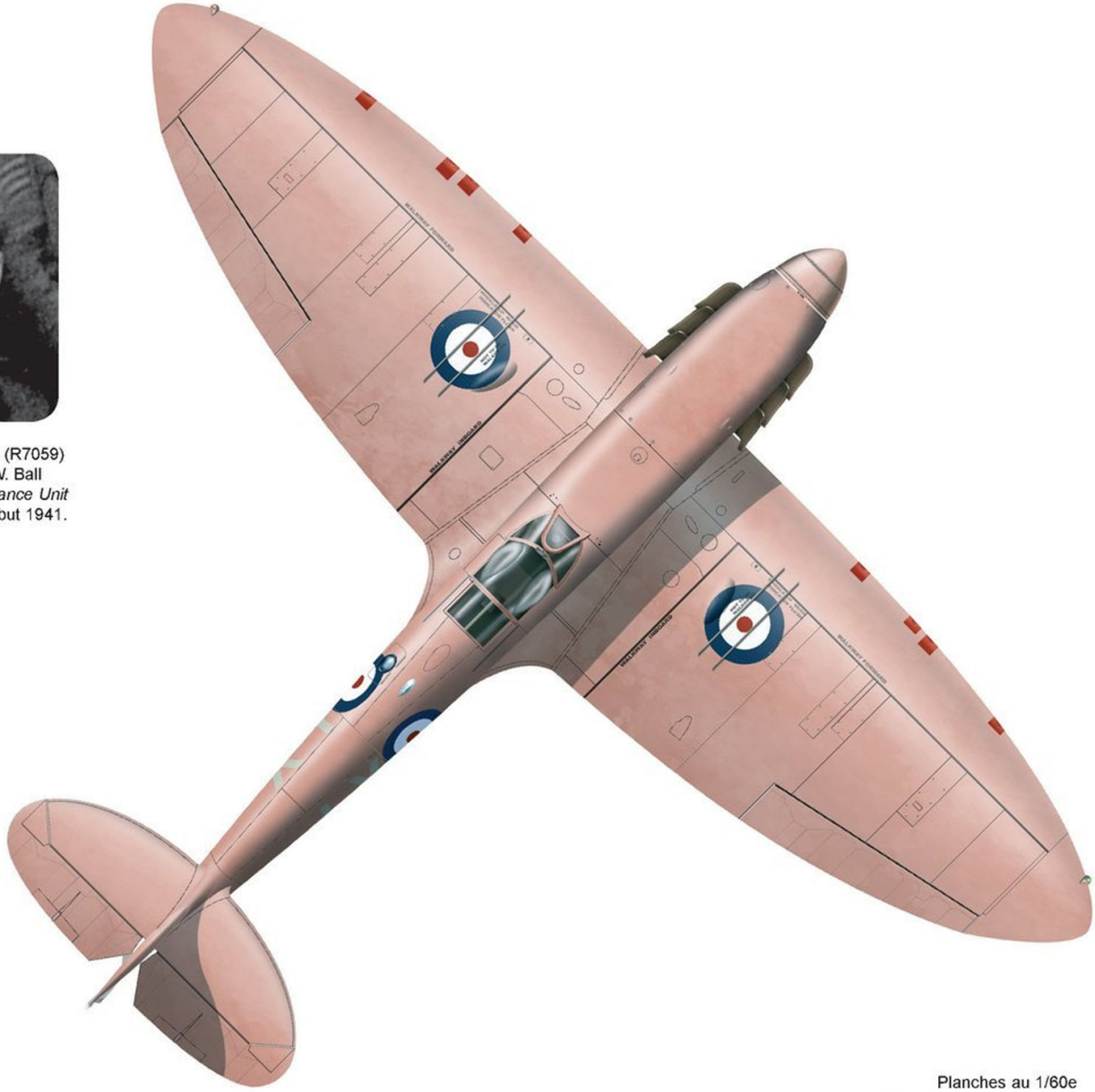
EXTRA SUPER LONG RANGE

Tous les pis-aller pour augmenter le rayon d'action du PR ayant été épuisés – et l'importance de l'appareil n'étant plus à démontrer – il est nécessaire de faire appel au bureau d'études de Supermarine pour passer au stade supérieur. On se rappelle qu'il existe un espace libre dans le bord d'attaque des ailes, initialement prévu pour loger le système de refroidissement par évaporation. Il est donc décidé de le transformer en réservoir intégral d'une capacité de 260 litres. C'est une grande première sur le plan technologique, car le réservoir intégral pose de sérieux problèmes d'étanchéité. Supermarine accouche ainsi du premier avion au monde à « surface mouillée ».

En incluant le réservoir de 132 litres installé dans le fuselage arrière, le rayon d'action fait un bond phénoménal en atteignant pratiquement 1 400 km. Pour cette raison, il est nécessaire d'ajouter un réservoir d'huile de 64 litres dans le logement des mitrailleuses intérieures gauches. L'avion est rapidement surnommé le « camion-citerne », mais aussi « Extra Super Long Range Spitfire » en référence aux Types C et F.

▶ Le R7059, ici aux mains du *Pilot Officer* J. T. Morgan au-dessus de la région de St Evald, est un PR VII à moteur Merlin III. Il est affecté à la 1 PRU début mai 1941 et participera aux missions « Dicing », la photographie à basse altitude de la flotte allemande dans les ports français.

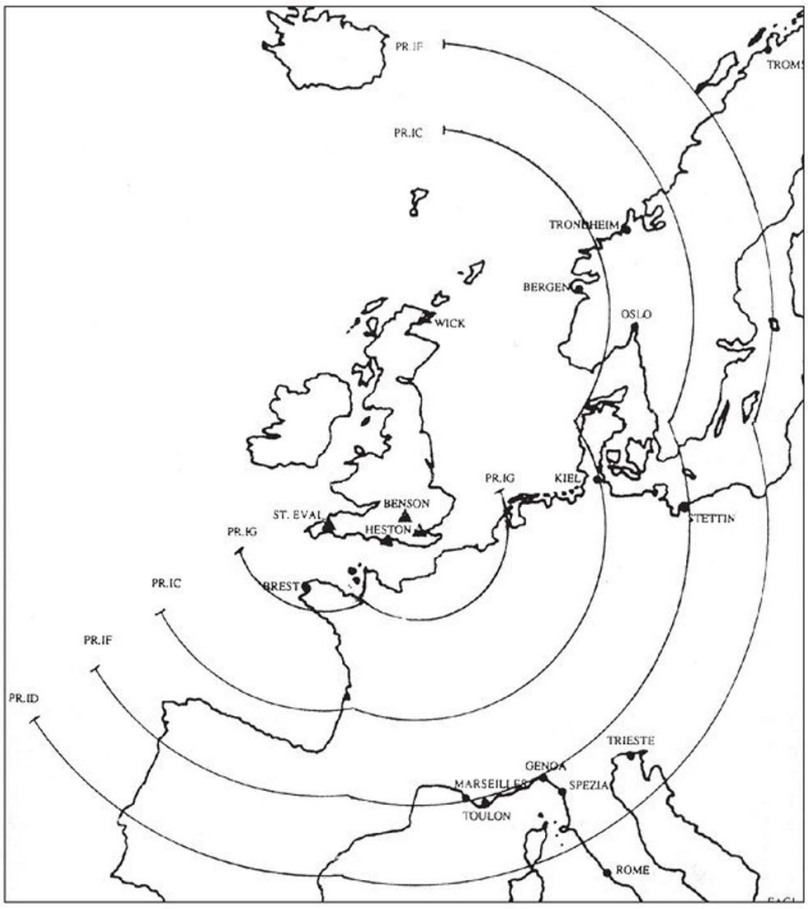
Supermarine Spitfire PR IG (R7059)
Flight Lieutenant A. H. W. Ball
1 *Photographic Reconnaissance Unit*
Saint Eval (Cornouaille), début 1941.



Planches au 1/60e

▶ Le Spitfire PR IG X4786, affecté à la 1 PRU en avril 1941, constitue un mystère en ce qui concerne sa livrée.
Si l'on pense que son numéro de série est peint en *Medium Sea Grey*, la teinte du camouflage doit être plus foncée que l'*Ocean Grey* standard. Les couleurs de la flamme de dérive apparaissent d'un ton plus foncé que celles de la cocarde qui se fondent dans le camouflage.
Il est possible que cet appareil ait été utilisé pour tester une cocarde à faible visibilité.
Le rétroviseur est assez inhabituel sur un Spit PR.

▶ Outre un Bloch 151 aux couleurs bizarres et un Potez 63, on aperçoit un Spitfire PR, qui faisait partie de l'exposition « Der Sieg im Westen » (la victoire à l'Ouest) présentée sur la Heldenplatz, en face du palais de la Hofburg à Vienne, en 1941.
Cet appareil est le K9791 qui n'est pas rentré d'une mission sur la Ruhr, le 17 août 1940. Le pilote, le *Flight Sergeant* J. D. T. Taylor-Gill, a été fait prisonnier.
L'appareil avait été équipé d'un Merlin XII et d'une tripale métallique Rotol non standard.
(Collection de l'auteur)



▶ Rayon d'action des variantes du PR I.

L'équipement photo se compose de deux F.8 (508 mm) verticales ou de deux F.24 (356 mm) verticales et une oblique.
Les nouvelles ailes sont usinées chez Supermarine et le premier **PR ID** (P9551) est pris en compte le 21 septembre 1940, suivi d'un second (P9552), le 26 février 1941.
Compte tenu de son poids au décollage, le Type D est pratiquement incontrôlable au sol et pendant la première heure de vol. En outre, en raison de son endurance, il pose un gros problème aux pilotes, car, aux altitudes auxquelles ils volent, il leur est tout simplement impossible d'uriner en raison de la très basse température. Or, à la vitesse de croisière économique de 320 km/h, une mission peut durer plus de six heures !
Les résultats des avions ainsi modifiés justifient pleinement la mise en production d'une version spécifique, le **PR IV**, équipé du Merlin 45 ou 46 du F Mk. V.
L'*Air Ministry* en profite pour harmoniser la dénomination des premières versions :
– **PR III** : pour les variantes A, B, C, E, toutes des F Mk. IA transformés.
– **PR IV** : ex-PR ID;
– **PR VI** : ex-PR IF;
– **PR VII** : ex-PR IG.
Un total de 229 PR IV sont construits (leur numérotation commençant à AA781) et 32 autres, toutes variantes confondues, sont transformés de cellules existantes, les derniers étant livrés à la fin de l'année 1942.
Où il est très difficile de s'y retrouver, c'est que les appareils des premières variantes ont été progressivement remis à niveau, parfois deux fois de suite, et tous équipés de Merlin 45 ou 46.

BENSON : LA MECQUE

Le 8 juillet 1940, la PDU est rebaptisée 1 PRU (*Photographic Reconnaissance Unit*) et se voit assigner le code tactique « LY ». Elle est divisée en quatre *Flights*, répartis par rotations régulières sur les bases de Wick (Écosse), St Eval (Cornouaille) et Heston, où stationne de manière permanente le quatrième *Flight* chargé de l'entraînement et des expérimentations. Chaque section est dotée (en théorie) de quatre Spit PR et de huit pilotes. Un cinquième *Flight*, équipé de huit appareils, dont les premiers Type F, est constitué spécialement pour photographier les aérodromes de la Luftwaffe.
Si l'on y ajoute une section de liaison et une collection hétéroclite d'avions du SIS placée sous sa responsabilité, la 1 PRU, avec ses 752 officiers, sous-officiers et hommes de troupe, constitue une entité importante.
Le 27 décembre 1940, la 1 PRU quitte Heston pour s'installer à Benson.

Devant l'insistance du *Bomber Command* d'avoir accès aux ressources de la 1 PRU, l'*Air Ministry* finit par accepter la création d'une unité spécifique placée sous son contrôle. C'est ainsi que naît, le 16 novembre 1940, la 3 PRU, qui s'installe à Oakington, sous les ordres du *Squadron Leader* Patrick B. B. Ogilvie. Outre six Spit PR, elle reçoit deux Wellington pour la photographie nocturne.

Ne parvenant pas à trouver des caméras d'une focale supérieure à 508 mm permettant au *Bomber Command* d'exploiter les photos des résultats de ses bombardements, Ogilvie, d'une manière que l'on pourrait qualifier de « cottonesque », parvient à réquisitionner deux Zeiss Ikon de 750 mm de focale capturées sur un avion de reconnaissance allemand abattu pendant la Bataille d'Angleterre ! Il en fait équiper l'un des Types C, le X4383. Les résultats sont spectaculaires, mais, comme dit le proverbe, bien mal acquis... Le X4383 constitue la première perte de la 3 PRU, le 12 janvier 1941; le *Flight Lieutenant* H. C. Marshall sera fait prisonnier.

Le 20 juillet 1941, la RAF décide de rassembler les deux PRU à Benson, base qui va devenir « La Mecque » de la reconnaissance photo, et de dissoudre purement et simplement la 3 PRU.

JOUER AUX DÉS AVEC LA MORT

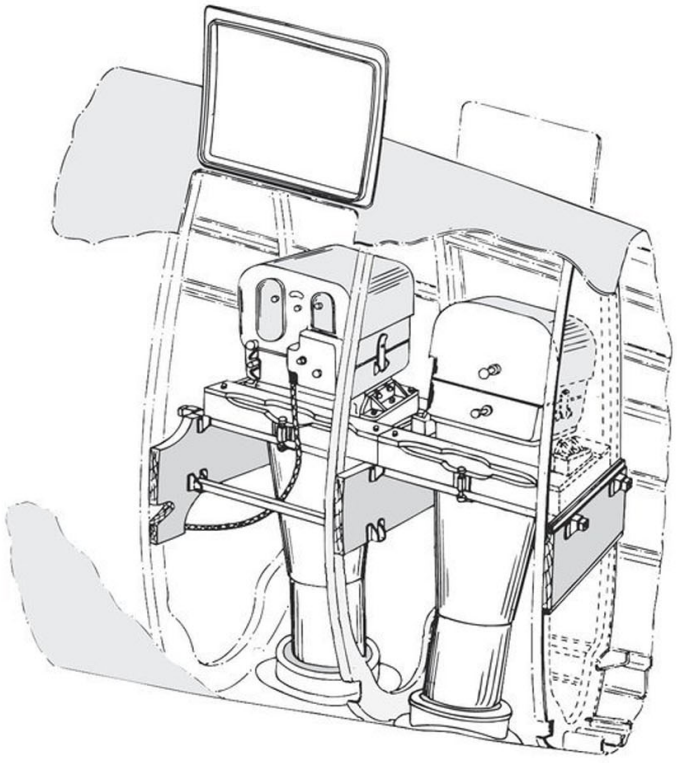
De toutes les missions, celles effectuées à basse altitude sont évidemment les plus dangereuses. Une fois les caméras déclenchées, le pilote doit maintenir vitesse, altitude et cap constants. Il constitue alors une proie facile pour la *Flak* ou pour la chasse allemande. La seule chance de mener à bien sa mission et de revenir en un seul morceau est de prendre les défenseurs par surprise. Si les pilotes n'y parviennent pas, ils ont ordre d'abandonner la mission et de rentrer, et, surtout, de ne jamais tenter un second passage. Les pilotes surnomment ces missions *Dicing with death* (au sens littéral : jouer aux dés avec la mort), le terme « Dicing » sera même repris dans les documents officiels.

Roy C. Buchanan, jeune Néo-Zélandais de 20 ans, rejoint la 1 PRU en avril 1942. Il a évoqué pour Malcolm Laird [4] quelques souvenirs de la période qu'il a passée à Benson :

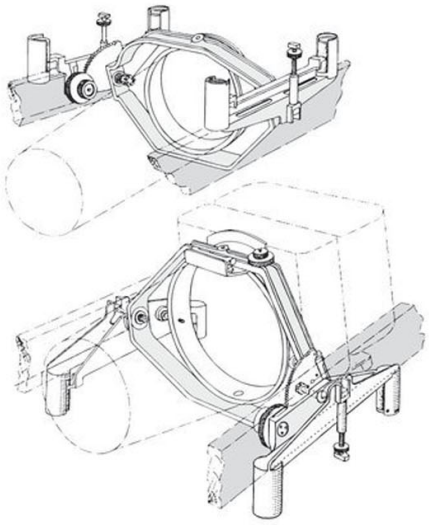
« Ses appareils [de la 1 PRU] étaient des dérivés des versions de chasse dont ils se différenciaient par l'absence d'armement et de blindage, de manière à ce qu'ils puissent survoler l'Allemagne à une vitesse suffisante pour garantir leur sécurité. L'absence d'armement se justifiait aussi d'une autre manière. Les informations recueillies devaient être impérativement rapportées à la base, car elles étaient d'une importance vitale pour des centaines de bombardiers dont le sort pouvait en dépendre. Engager un combat aérien dont l'issue était incertaine aurait pu compromettre toute l'opération. Rapporter les photos constituait la priorité absolue.

[4] *Spitfire, the ANZACS* – M. Laird & S. Mackenzie – Ventura Classic Warbirds n° 2.

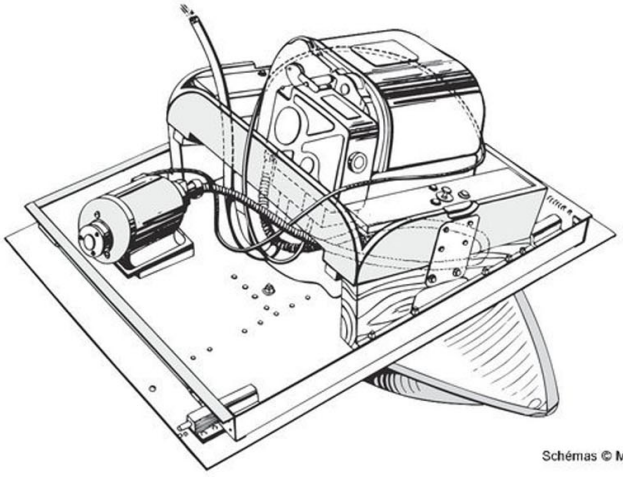
INSTALLATION DES CAMÉRAS SUR LE SPITFIRE PR Mk. XI



▲ Montage jumelé de caméras F.52 de 36 pouces de focale. En raison de leur taille, l'accès ne pouvait se faire que par les trappes du compartiment radio.

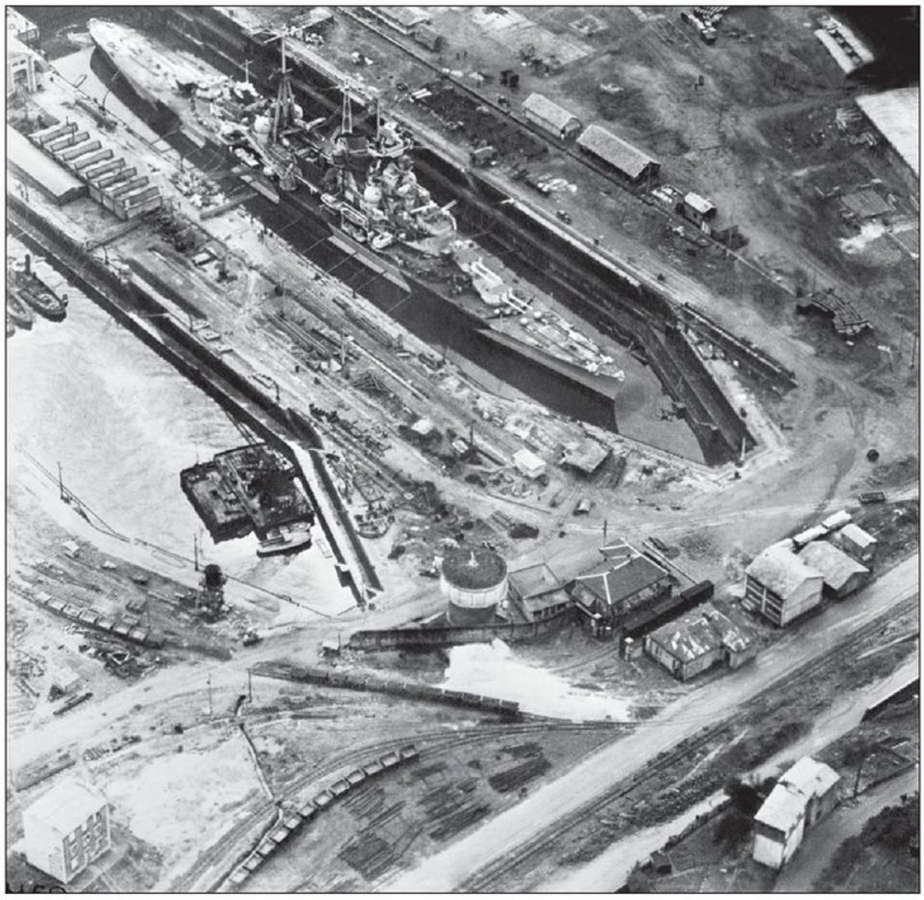


▲ Montage de caméras obliques dans le fuselage arrière pour prises de vue à basse altitude.



▶ Quelques PR XI reçurent des caméras jumelées dans l'aile. La faible épaisseur de l'aile rendait leur accessibilité et leur montage très difficiles.
Sur le schéma, on aperçoit à gauche le moteur électrique entraînant un câble souple. Pour obtenir l'effet stéréoscopique, l'angle de chaque caméra était ajusté par de simples coins en bois.

Schémas © Malcolm Laird.



« Comme à cette époque, les appareils n'étaient équipés ni de chauffage, ni de radio, ni d'IFF, les pilotes devaient compter sur leur science de la navigation et sur la chance. La plupart du temps, les vols se déroulaient aux environs de 6 000 m, en fonction de l'altitude à laquelle se produisaient les traînées de condensation. Par mesure de sécurité, nous volions juste en dessous de cette altitude, car au-dessus nous étions immanquablement repérés et notre seule défense consistait en une surveillance permanente tous azimuts. Comme nous n'avions pas d'IFF pour nous identifier auprès de nos propres radars, nous devions traverser la côte en des points précis. Mais, comme nous rentrions toujours en descente accélérée et seuls, nous étions facilement identifiables.

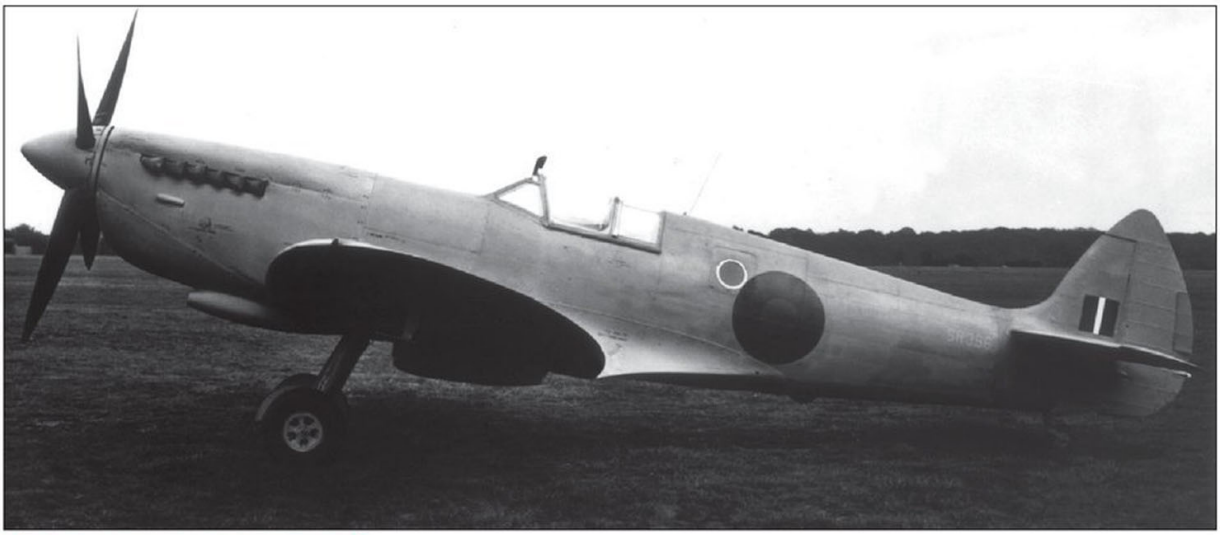
Le temps en Europe septentrionale ne passe pas pour être clément et les vents en altitude atteignent facilement 160 km/h. La navigation revêtait une importance cruciale, en particulier parce qu'il n'était pas rare de voler trois ou quatre heures au-dessus et même dans les nuages.

« En 1942, nous volions surtout sur PR IV, dérivé de la version de chasse Mk. V, équipé d'un RR Merlin 45/46 de 1 470 ch, avec lequel nous atteignions une vitesse de croisière de 480 km/h vers 6 000 m. Ma plus longue mission à bord d'un PR IV m'a amené à la verticale de Toulon et de Marseille, le 9 juillet 1942. Après ravitaillement à Tangmere, j'ai volé cinq heures et demie. Je n'oublierai jamais le spectacle que m'a offert la mer Méditerranée que je n'avais jamais imaginée aussi bleue. J'ai eu le vague sentiment que le brave mécano qui m'a refait les pleins à Tangmere au retour, alors je n'aurais pas pu rejoindre Benson avec les 68 litres qui me restaient, ne m'aurait jamais cru si je lui avais dit jusqu'où j'étais allé. Mon objectif à Toulon était évidemment la flotte française, qui devait se saborder ultérieurement. Depuis Benson, nous survolions l'Allemagne et tous les pays occupés. »

DES NAVIRES SOUS HAUTE SURVEILLANCE

Alors que la 1 PRU revient périodiquement avec des photos montrant les croiseurs de bataille *Scharnhost et Gneisenau* bien sagement mouillés à Kiel, brutalement, la panique s'empare de l'Amirauté britannique. Le 9 janvier 1941, une mission de reconnaissance découvre qu'ils ont disparu. Pendant deux mois, la 1 PRU consacre la quasi-totalité de ses moyens à tenter de les retrouver. Le 28 mars, le *Flying Officer* G. Green les photographie dans le port de Brest, où ils seront rejoints deux mois plus tard par le *Prinz Eugen*. Cependant, l'Amirauté ne respire pas mieux pour autant et demande à la RAF de les surveiller étroitement de crainte de les voir déboucher à nouveau dans l'Atlantique. Cette tâche va accaparer la 1 PRU au-delà du raisonnable jusqu'à leur fameuse évasion (opération « Cerberus ») du 11 février 1942 **[5]**, au grand dam du *Bomber Command*, dont les demandes de mission ne peuvent être que très partiellement satisfaites. Le *Flight Lieutenant* A. H. W. Ball explique les difficultés que les pilotes de reconnaissance rencontraient :

« Nous devions rapporter des photos pour l'Amirauté tous les jours et nous devions toujours essayer de très bonne heure le matin, quel que soit le temps. Les Allemands savaient que nous allions venir et, invariablement, une patrouille de trois ou quatre chasseurs tournait en rond au-dessus d'Ouessant en nous attendant. Il y avait aussi la *Flak*



◀ Le SR396, un Spitfire PR X, peu avant son affectation au N° 542 *Squadron*, en mai 1944.

lourde du port, qui, si elle ne nous touchait pas, attirait les chasseurs vers nous. En conséquence, nous arrivions de toutes les directions possibles, parfois de très haut en piquant très vite ou bien à très basse altitude en grimpant à la verticale. De toute façon, nous réglions l'intervalle de la caméra à son minimum de deux secondes afin que nous puissions balancer l'appareil de droite et de gauche pour couvrir la totalité du port en une seule passe. Nous essayions tout et nous parvenions d'une manière ou d'une autre à tromper les Allemands qui n'ont jamais changé leurs tactiques. »

Tout aussi intéressantes pour l'Amirauté sont les missions de surveillance des chantiers navals construisant les *U-Boote* à Kiel. Elles permettent non seulement d'estimer le temps nécessaire à la construction d'un submersible et donc de connaître le futur rapport des forces en mer, mais aussi de guetter l'apparition de nouveaux types et surtout de déterminer un timing précis des missions de bombardement afin de les lancer au moment où les sous-marins neufs sont mis à l'eau pour être armés.

Au début de l'année 1942, le commandement de la 1 PRU passe entre les mains du *Wing Commander* Spencer Ring. À cette époque, l'unité compte 70 appareils répartis en neuf *Flights*. Début février 1942, l'Amirauté s'attend incessamment à ce que les trois croiseurs de bataille réfugiés à Brest jouent la fille de l'air. La 1 PRU est sur la brèche, mais la météo joue en faveur des Allemands. La dernière photo des bâtiments est prise le 11 février à 16h15, très exactement cinq heures avant qu'ils ne lèvent l'ancre. L'opération « Cerberus » s'achève sur une victoire pour la Kriegsmarine et sur un fiasco complet pour la RAF.

La 1 PRU jouera ensuite longtemps au chat et à la souris avec le *Tirpitz*.

NOUVEAUX MATÉRIELS

En août 1942 apparaît le successeur du Type G, le Type H, rapidement rebaptisé **PR XIII**. Le prototype en est le L1004, à l'origine un Mk. I transformé en Mk. VA. Comme cette version est destinée à la reconnaissance à basse altitude, l'avion est doté du moteur Merlin 32 (avec carburateur fonctionnant sous g négatifs) et conserve un armement de quatre mitrailleuses. Son équipement se compose d'une F.24 de 127 mm verticale et de deux de 356 mm, l'une verticale et l'autre oblique. Pour la première fois, une radio s'invite à bord sous la forme d'un poste VHF TR.1133.

Vingt-six exemplaires sont produits à Heston à partir de Mk. VA et B et de PR VII. Peu seront utilisés opérationnellement, onze seront cédés à la Fleet Air Arm et les autres serviront surtout pour l'entraînement.

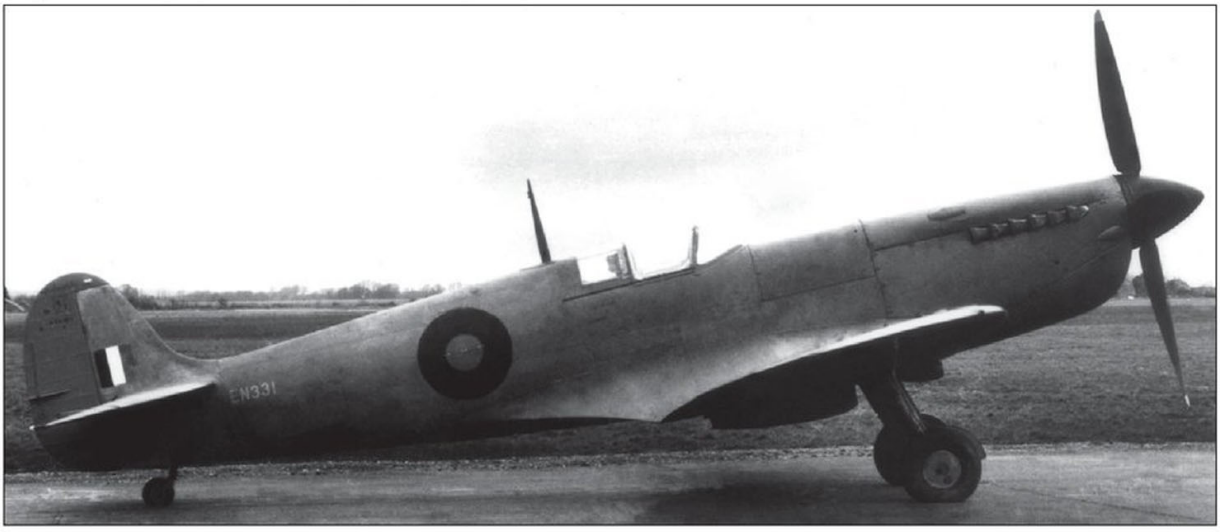
Il s'avère que la caméra F.24 n'est pas adaptée à la plus grande vitesse de cette version et les clichés sont souvent flous. Pour remédier à cette situation, Williamson propose la F.63, dérivée de la F.52, munie d'un dispositif de compensation de filé, dit IMC (*Image Movement Compensation*), consistant à faire reculer le film au moment de l'exposition de manière à immobiliser la cible. Comme sur la F.52, les photos sont au format 18x22 cm et les focales vont de 127 à 1 016 mm.

Pour la version suivante, deux cellules de base pouvant recevoir les Merlin de la série 60 sont disponibles, celle du Mk. VII, pressurisée, et celle du Mk. VIII, qui ne l'est pas. Le 21 avril 1942, un marché est passé pour 70 conversions baptisées provisoirement **PR VIII**. Toutefois, comme on l'a vu plus haut, le Mk. IX arrive avant les deux autres et le marché est reporté sur des LF VIII. La dénomination **PR IX** est alors réservée à une version de reco du Mk. VB.

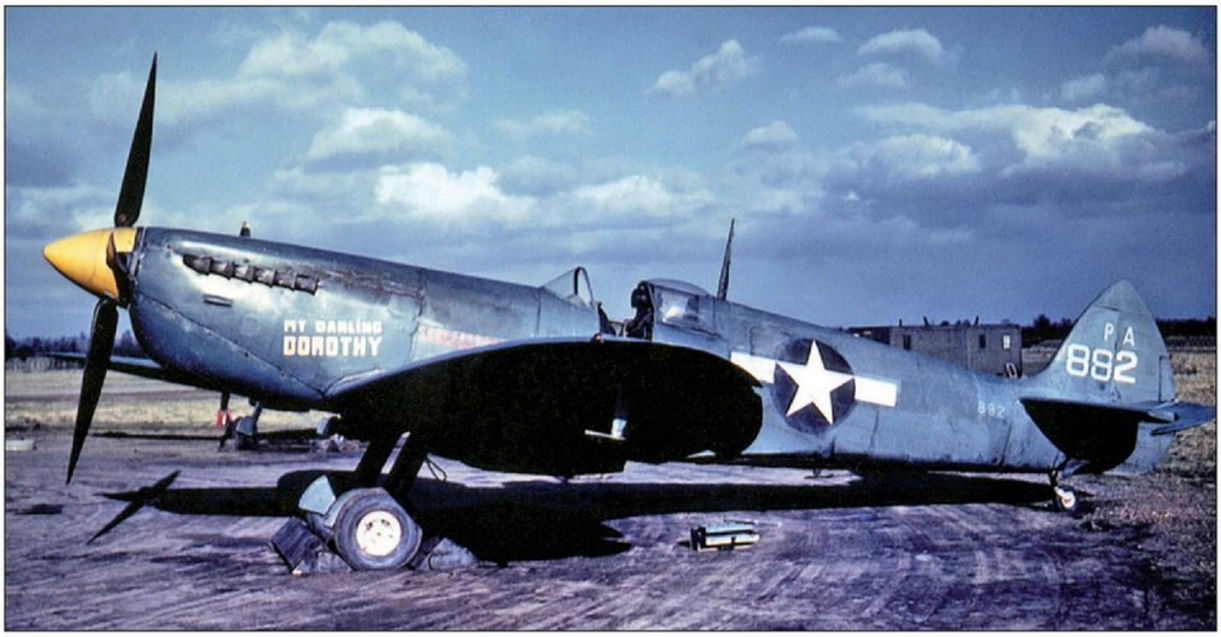
◀ Page de gauche, en haut :
Le croiseur lourd *Admiral Hipper*, photographié en cale sèche à Brest. Cette photo a été prise par la caméra oblique du Spitfire PR IG, piloté par le *Pilot Officer* J. D. Chandler de la 1 PRU, au cours d'une mission « Dicing », le 26 janvier 1941. (IWM)

[5] Voir *Aéro-Journal* n° 6 (octobre 2008).

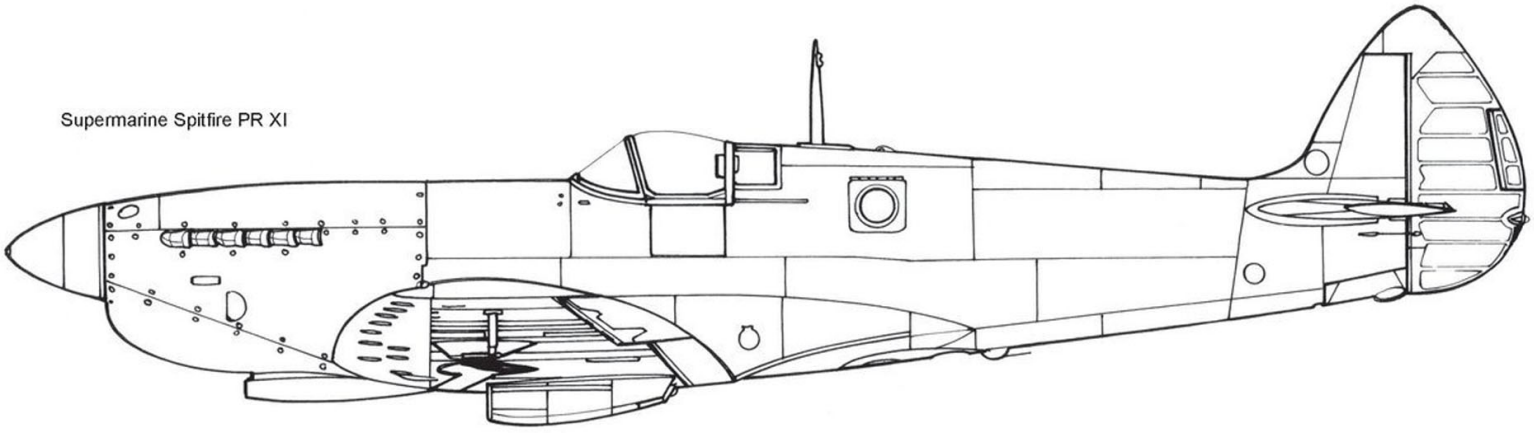
◀ Page de gauche, en bas :
Le Spitfire ex-Mk. IA, ex-Mk. VA, immatriculé L1004, sert de base pour la version PR XIII. Son code « P » (signifiant prototype) et ses surfaces inférieures jaunes viennent des nombreuses expérimentations auxquelles il a servi. (IWM)



◀ Ce Spitfire, immatriculé EN331, ressemble à s'y méprendre à un PR XI. À un détail près : la roulette de queue fixe. Il s'agit donc en fait de l'un des 15 Mk. IX transformés à la hâte pour la reco-photo. Toutefois, la plus grosse différence, c'est qu'ils ne disposent pas des réservoirs intégraux dans le bord d'attaque des ailes.



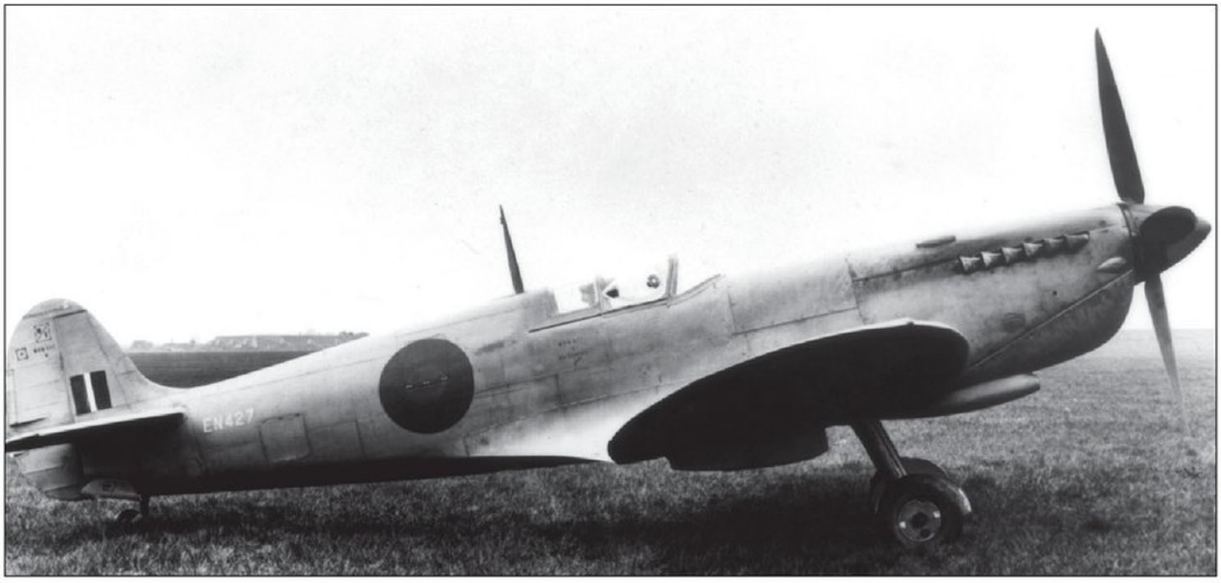
▶ Un PR XI (PA892) du 14th *Photographic Reconnaissance Squadron* de l'USAAF, à Mount Farm, au printemps 1945. (via R.C. DeHaven)



Supermarine Spitfire PR XI

Cependant, le ministère change d'avis, attribue la dénomination **PR X** à la version dérivée du Mk. VII et abandonne les PR VIII et IX. Il décide aussi de lancer une version dérivée du Mk. VIII, le **PR XI**. Finalement, pour éviter les confusions (?), le ministère attribue cette désignation à la version développée du Mk. IX. Or, comme ce dernier entre en service avant les Mk. VII et VIII, le PR XI entrera en service avant le PR X, pour la simple et bonne raison que ce dernier doit recevoir les ailes du premier. Décidément, même à cette époque, la filiation des PR reste pour le moins compliquée.

Toutefois, pour aller plus vite, la méthode « cottonesque » est à nouveau employée à Heston : trois Spitfire Mk. IX de la première génération (des Mk. V transformés) sont tout simplement débarrassés de leur équipement superflu (armement, radio, blindage...) et équipés de caméras. Quinze autres suivront, modifiés par Supermarine directement sur les chaînes d'assemblage. Extérieurement, on les reconnaît à leur roulette de queue fixe (héritage de la cellule du Mk. V) et, intérieurement, ils ne disposent pas des réservoirs intégraux dans les bords d'attaque des ailes. Ils reçoivent la dénomination de **PR IX**, ce qui n'aide en rien à clarifier la situation !



▶ Le Spitfire PR XI EN427 à moteur Merlin 61. Il possède le gouvernail arrondi des premiers lots et un filtre Vokes sur la prise d'air du carburateur.

Supermarine Spitfire PR XI (PL892)
N° 16 *Squadron*
Lignerolles (A-12), septembre 1944.

Supermarine Spitfire Mk. IX (MJ518)
Sergeant Michael Carr
N° 414 (RCAF) *Squadron*
Eindhoven (B-78), octobre 1944.

Inscription sur
le côté gauche

Supermarine Spitfire PR XI (ex-MB945)
Stab Versuchsverband der ObdL
Appareil du 16th PRS de l'USAAF capturé le 01.03.44

Supermarine Spitfire PR XIX (RM639)
Wing-Commander Roy Buchanan
336 *Photo Reconnaissance Wing*
San Severo, mars 1945.

Leur principale contribution à l'effort de guerre britannique sera de photographier les barrages de la Möhne, de la Sorpe et de l'Eder, entre janvier et mai 1943, pour préparer la fameuse opération des « Dambuster » de Guy Gibson. Ils en photographieront aussi les résultats.
La plupart des PR IX seront mis aux standards PR XI par la suite.
Alors que la production du PR XI est sur le point d'être lancée, l'*Air Ministry* se pose une question existentielle : est-il encore nécessaire de soustraire autant de cellules de chasseurs pour les transformer en avions de reconnaissance, alors que les versions PR du Mosquito peuvent prendre à leur charge la quasi-totalité des missions ? C'est un homme, en définitive peu concerné par la reco-photo, mais qui a en charge la 1 PRU, qui va voler au secours du Spitfire : l'*Air Vice-Marshal* John C. Slessor, qui vient de prendre le commandement du *Coastal Command*. Son argumentation est basique mais très pragmatique : le Spitfire utilise moins de matériaux stratégiques que le Mosquito et deux fois moins de moteurs, il est en outre plus rapide et plus maniable. Elle est aussi convaincante : l'*Air Staff* décide en faveur de l'augmentation de la production du PR XI au détriment de la version de chasse.
Les exemplaires produits en tant que PR XI se distinguent par leurs réservoirs intégraux, leur radio TR.1133 ou 1143 et leur roulette de queue rétractable. Le moteur dépend du lot : Merlin 61, 63, 63A, entraînant une hélice quadripale Rotol.
Les avions des derniers lots reçoivent le gouvernail pointu du Mk. VIII et le Merlin 70 fait son apparition en mars 1944. Seize exemplaires à moteur Merlin sont équipés de la cabine pressurisée du Mk. VII; ils sont suivis par 22 autres à moteur Griffon, mais ils seront ultérieurement rebaptisés PR XIX.
L'installation des caméras est standard, mais il est désormais possible de monter deux F.52 de 914 mm de focale. Deux caméras peuvent être fixées sous les ailes pour la reconnaissance tactique.
En raison de sa puissance supérieure, le Merlin 60 est plus gourmand, donc le PR XI dispose d'un rayon d'action inférieur à celui de ses prédécesseurs.
Un total de 476 PR XI sont construits, le dernier étant pris en compte en février 1945. Pendant la guerre, la Fleet Air Arm en recevra deux et l'USAAF au moins vingt-six, qui permettront d'équiper trois *Squadrons* en Grande-Bretagne.

NOUVELLES UNITÉS

Au début de l'année 1942, le ministère fait à nouveau face au problème de subordination de la 1 PRU. Celle-ci, équipée d'avions de plus en plus performants et de plus en plus nombreux, maintient, quand le temps le permet, une cadence minimale de dix sorties par jour. Cela reste néanmoins insuffisant pour satisfaire les besoins conjoints de l'Amirauté, du *Bomber Command*, du ministère de l'Économie de guerre et même des chefs de l'état-major combiné. La question la plus épineuse à traiter est la hiérarchisation des priorités, mais le ministère de l'Air s'intéresse aussi à la gestion d'une unité qui a grossi de telle

Le PR XI PL775 du N° 541 *Squadron*, quelques jours après le « jour J ». La lettre individuelle (« A ») a été repeinte sous le numéro de série.

◀ Un PR XI du N° 16 *Squadron* à Lignerolles (A-12), en septembre 1944. On note la caméra posée à même le sol, en bas à gauche.

◀ Page de gauche, en haut : Le site de V1 dit de « Bois Carré », à Saint-Josse (Pas-de-Calais), photographié par un Spitfire PR du N° 542 *Squadron*, le 3 novembre 1943. (IWM)

manière qu'elle représente à elle seule plus de quatre *Squadrons* de chasse. Une profonde réorganisation s'impose et elle intervient le 19 octobre 1942.

La 1 PRU éclate en cinq nouveaux *Squadrons* formés à partir d'un ou deux *Flights* :

– N° 540 (ex-*Flights* H et L) sur Mosquito PR IV, à Leuchars.

– N° 541 (ex-*Flights* B et F) à Benson, *Squadron Leader* D. W. Stevenson; principale responsabilité : couverture des ports ennemis de la Baltique à l'Espagne.

– N° 542 (ex-*Flights* A et E) à Benson, *Squadron Leader* D. Salwey; principale responsabilité : couverture des côtes du nord de la France et de la Norvège.

– N° 543 (ex-*Flight* D) à Benson, *Squadron Leader* G. Hughes; principales responsabilités : formation des pilotes en partance pour l'outre-mer, surveillance de l'Atlantique Nord.

– N° 544 (ex-*Flights* C et G, Spitfire, Wellington, Anson, Maryland, etc.) à Benson, *Squadron Leader* W. R. Alcott; principales responsabilités : couverture des futures plages de débarquement en Afrique du Nord depuis Gibraltar et photographie nocturne (Wellington).

N'en déplaise à l'*Air Marshal* Sir Arthur Harris, toutes ces unités restent rattachées au *Coastal Command*, mais le chef du *Bomber Command* reçoit l'assurance qu'un *Flight* des N° 541, 542 et 543 *Squadrons* sera dédié aux évaluations des raids aériens.

UNE CONTRIBUTION MAJEURE

L'une des grandes contributions des Spit PR à la défense de la Grande-Bretagne sera le repérage des sites de lancement des bombes volantes V1 (nom de code : « Noball »).

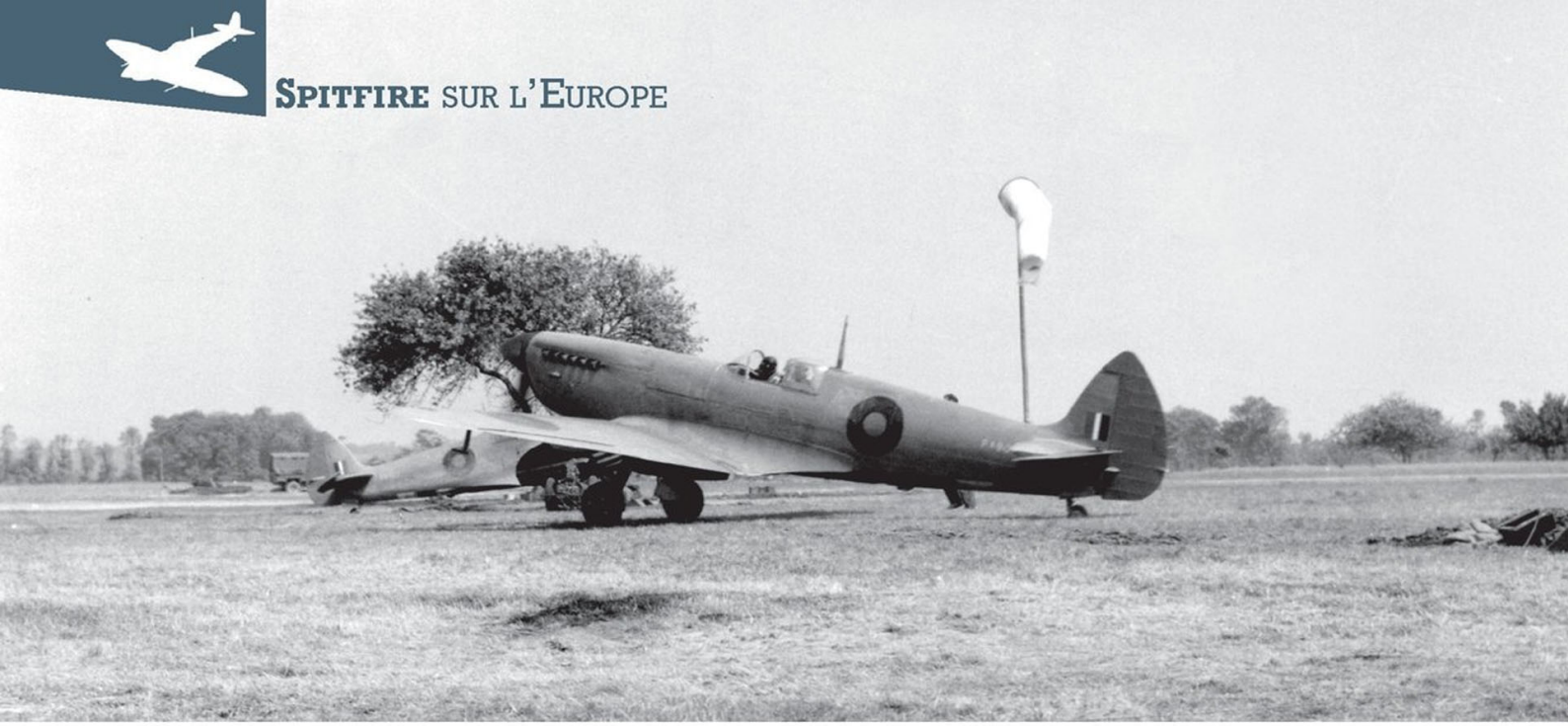
En juin 1943, ayant appris par les services de renseignement, mais aussi par les photos prises par les Mosquito du N° 540 *Squadron*, que des bombes volantes sont en cours d'expérimentation à Peenemünde, les chefs d'état-major demandent une couverture photographique des côtes françaises et belges dans un rayon de 200 km de Londres, dans l'idée que ce sera à cette distance que ces bombes volantes seront tirées.

C'est au N° 542 qu'échoit cette tâche. Fin juillet, des photos montrent d'étranges bâtiments en cours de construction à Watten (Nord). D'autres identiques sont découverts en août et en septembre à Wissant et Marquise (Pas-de-Calais), mais aussi à Bruneval (Seine-Maritime). Tout cela reste bien mystérieux, mais le SIS est persuadé que ce qui se trame à Peenemünde y est lié de près.

Sur les précieuses indications fournies par la Résistance française, le 542 photographie un site possible à Saint-Josse (PdC), près d'Abbeville. Les clichés révèlent trois constructions en forme de ski et une rampe pointée vers Londres. Fin novembre, le 541 a permis de répertorier 38 sites le long de la côte entre Le Havre et la frontière belge. Le 28 novembre, à la suite du passage d'un Mosquito du 540 sur Peenemünde, les Britanniques obtiennent enfin la confirmation qu'il s'agit bien de sites de lancement de fusées V1. En conséquence de quoi, les Alliés déclenchent l'opération « Crossbow », le 5 décembre, pour les aplatir sous les bombes.

Fin décembre 1943, les Spit PR ont localisé 87 des 96 « Noball » construits, apportant ainsi une notable contribution à la défense de Londres.

◀ MH270, un LF IX bricolé en PR IX et affecté au GR 2/33 *Savoie* des Forces aériennes françaises, vu ici à Luxeuil en décembre 1944. On distingue l'ouverture pour la caméra oblique derrière le poste de pilotage. (Collection J. Mutin)



▲ Deux PR XI (au premier plan, le PA900) du N° 400 (RCAF) *Squadron* à Sainte-Horine-de-Ducy (B-21), en août 1944. (IWM)

En 1943, certains changements affectent les unités issues du 1 PRU à Benson. Le 26 juin, elles sont réunies sous la coupe d'un nouveau 106 PR *Wing*, pris en main par l'*Air Commodore* John N. Boothman (voir page 6 l'encadré consacré à la Coupe Schneider). Le 18 octobre, le N° 543 *Squadron* est dissous, l'un de ses *Flights* étant réparti entre les N° 541 et 542, le second étant transformé en 309 *Ferry Training and Despatch Unit*, unité destinée à former les pilotes de convoyage pour les avions de reconnaissance. À la même époque, le N° 544 abandonne ses Spit PR pour des Mosquito PR IX.

LES PRÉPARATIFS DU JOUR J

Au début de l'année 1943, les Alliés commencent à préparer activement le débarquement sur le continent européen. C'est dans cette optique qu'est créée la 2nd *Tactical Air Force* (2nd TAF), le 1er juin 1943, placée sous les ordres de l'*Air Marshal* Sir John H. D'Albiac.

En dehors des unités constituées à partir des *Flights* de l'ex-1 PRU, qui poursuivront leurs missions stratégiques, il n'existe qu'un *Squadron* de reco-photo tactique en Grande-Bretagne, le N° 140, qui dépend de l'*Army Co-operation Command* jusqu'à la dissolution de celui-ci au moment de la formation de la 2nd TAF. Cet escadron, mis sur pied le 17 septembre 1941, provient de l'expansion du N° 1416 *Flight* de Benson. Il est alors basé à Hartfordbridge et dispose d'un équipement mixte de Blenheim Mk. IV et de Spitfire PR I et IV.

La reco-photo tactique étant essentielle au bon déroulement des futures opérations en Normandie, la 2nd TAF recrute plusieurs unités pour assurer cette fonction. C'est ainsi que trois *Squadrons* du défunt *Army Co-operation Command* troquent leurs Mustang Mk. I pour des Spitfire PR XI : le N° 16 en septembre 1943, le N° 400 (RCAF) en décembre et le N° 4 en janvier 1944, mais ce dernier conservera un *Flight* de Mosquito PR XVI.

Dépendant directement de l'état-major de la 2nd TAF, le 34 (PR) *Wing*, commandé par le *Group Captain* P. B. B. Ogilvie, prend sous sa coupe les N° 16 et N° 140 *Squadrons*, tandis que le 39 (Recce) *Wing* canadien récupère logiquement le N° 400 (RCAF). Le N° 4 est affecté au 35 (Recce) *Wing*. Toutefois, le N° 140 sera entièrement rééquipé en Mosquito PR XVI en avril 1944.

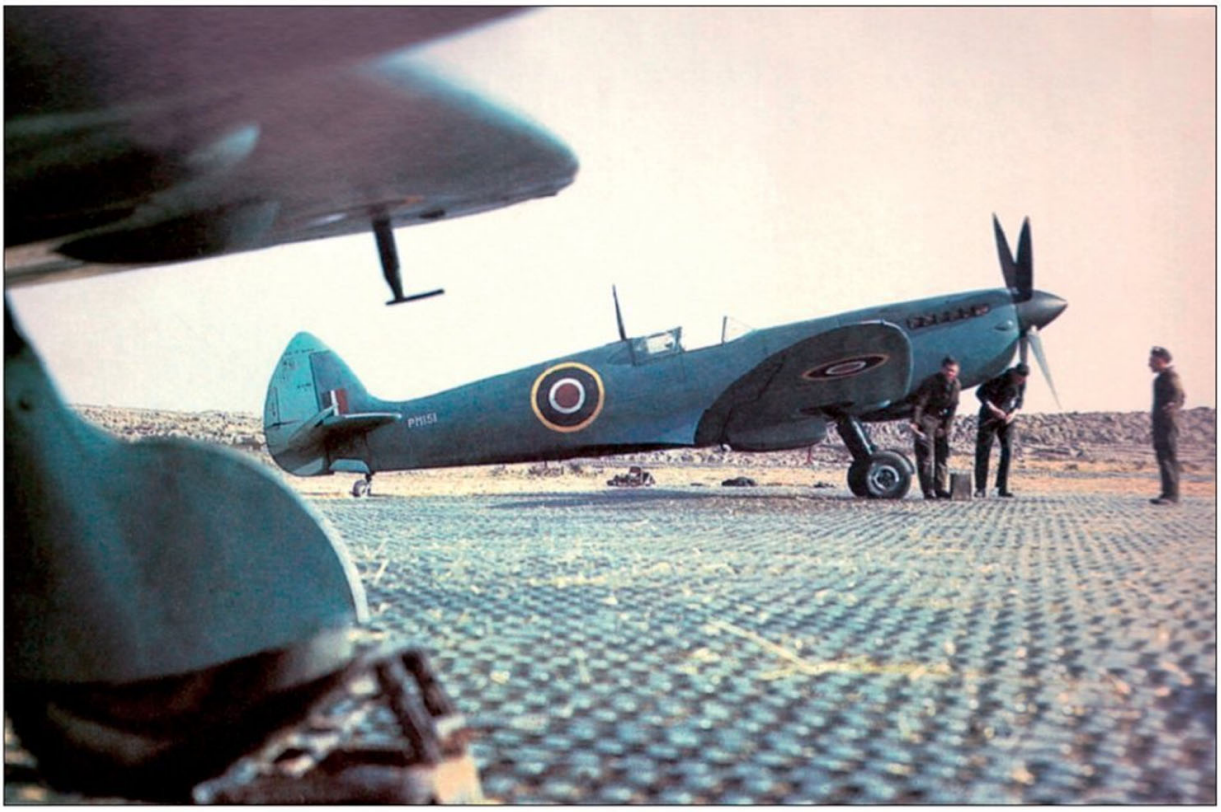
Les unités de la 2nd TAF, N° 4, 16 et 400 (RCAF) font mouvement sur le continent respectivement à Bény-sur-Mer (B-4), le 16 août, Lignerolles (A-12), le 4 septembre, et Sommervieu (B-8), le 1er juillet.

ULTIME VERSION

Avec l'arrivée des versions de chasse équipées du moteur Griffon, il est logique que le ministère de l'Air demande à Supermarine l'étude d'une version de reco-photo munie de ce moteur et d'un habitacle pressurisé.

Le **PR XIX** qui en découle est un Mk. XIV équipé des réservoirs intégraux dans le bord d'attaque et de caméras.

▶ Le Spitfire PR XIX PS858 expérimente un réservoir supplémentaire de 773 litres pour les convoyages à longue distance.



◀ PM151, un PR XI du N° 400 (RCAF) *Squadron* à Évère (B-56), en février 1945. Les appareils de cette unité ne portaient apparemment pas de lettre individuelle. (DND)

Il allie les performances du Mk. XIV et l'autonomie du PR XI. Cette version constitue alors l'un des tout meilleurs avions de reconnaissance à moteur à pistons au monde.

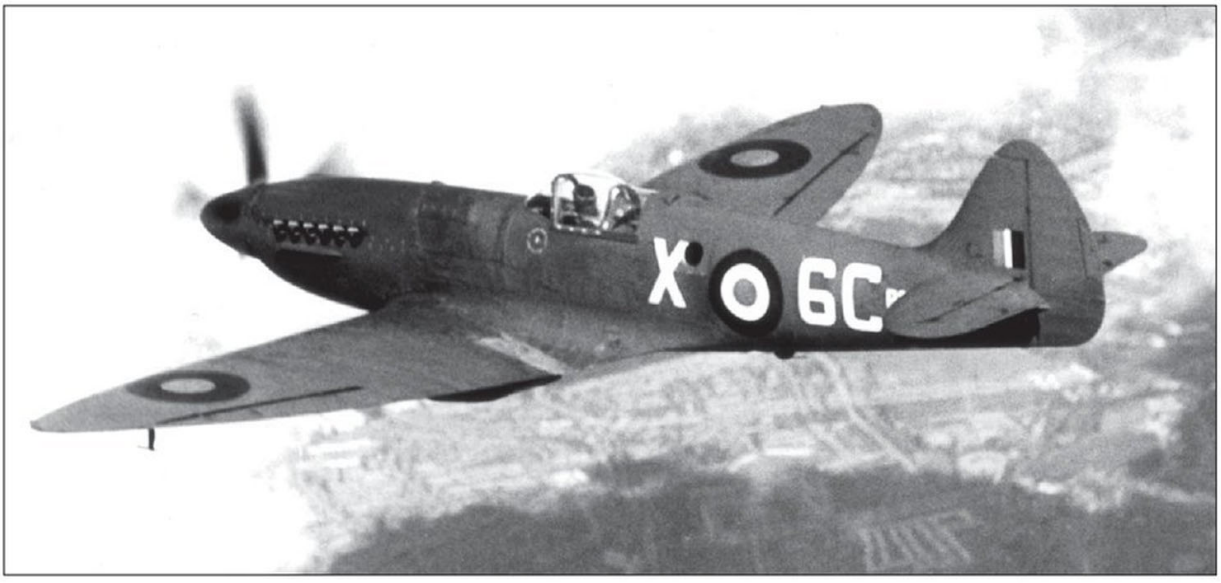
Les 22 premiers exemplaires sortent avec le Griffon 65, le fuselage standard du Mk. XIV et sans pressurisation. Ils sont répartis entre les N° 541 et 542 *Squadrons* à partir du début mai 1944. Les exemplaires suivants, le PR XIX étant produit à 225 unités, reçoivent le Griffon 66 et un habitacle pressurisé, tandis que la contenance des réservoirs de bord d'attaque est portée à 302 litres chacun. Avec ses deux réservoirs de fuselage et ses deux réservoirs par aile, le PR XIX embarque 1 155 litres de carburant, soit trois fois plus que le prototype K5054 ! Sans compter qu'il peut être muni d'un réservoir externe d'une capacité allant jusqu'à 773 litres (mais uniquement pour les convoyages). Bref, l'autonomie du F.37/34 d'une heure a été multipliée par sept !

En revanche, en raison de son poids au décollage revu à la hausse, sa vitesse ascensionnelle initiale est nettement inférieure à celle du Mk. XIV, mais sa vitesse de croisière de 545 km/h à 12 000 m le met à l'abri d'une interception même de la part des Me 262. Or, le PR XIX peut grimper encore plus haut : en 1952, un appareil atteindra même 15 712 m au cours d'un vol d'essai qui le mènera à la porte de la vitesse du son en piqué (Mach 0,94).

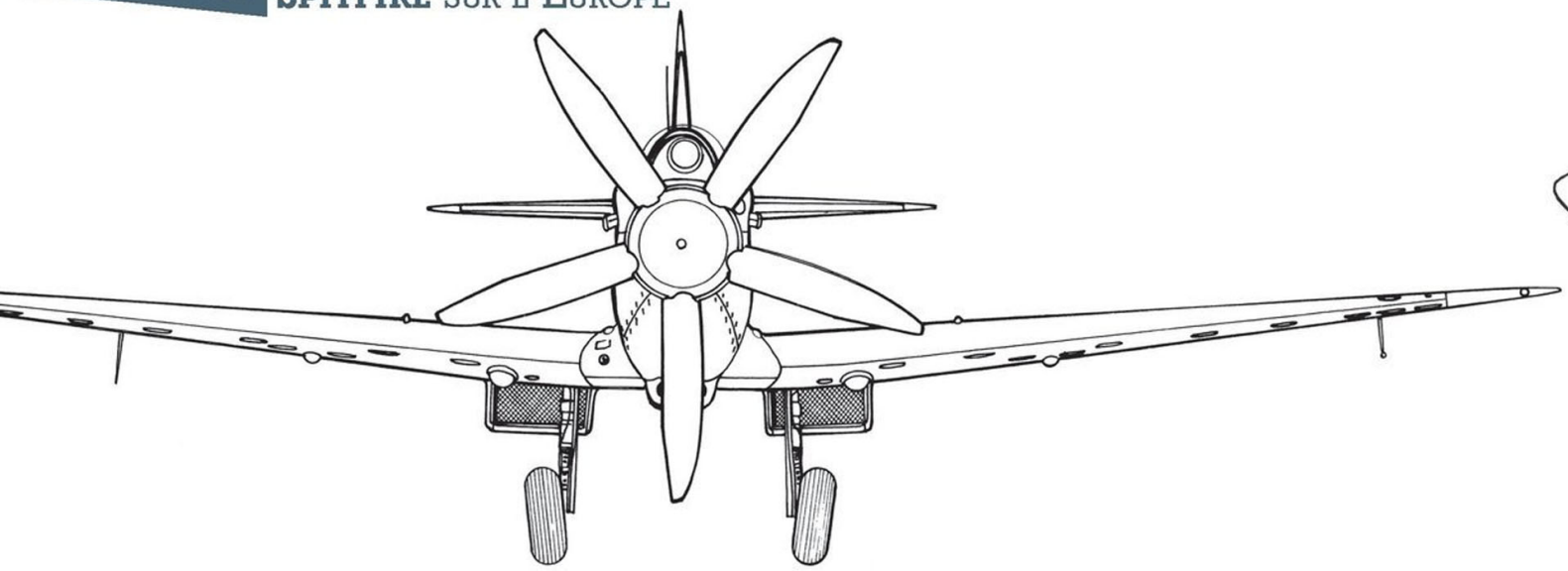
Le PR XIX restera en première ligne au sein de la RAF jusqu'en avril 1954. Cinquante exemplaires seront vendus à la Suède et quelques autres aux forces aériennes indiennes, thaïlandaises et turques.

ATOUT GAGNANT

Sortis de la brillante inspiration de Sydney Cotton, les Spitfire PR ont été, pour la plupart, des avions davantage issus de bricolages que d'une ingénierie concertée. Ils n'en ont pas moins rempli leur rôle, essentiel, avec une grande efficacité. Leur contribution à l'effort de guerre allié, pour discret qu'il fut, n'en a pas moins été considérable. Sans eux, les campagnes de Montgomery d'El-Alamein à la Tunisie ou de Mountbatten en Birmanie, la lutte contre les V1, « Overlord » ou encore la chasse aux « raiders » de la Kriegsmarine n'auraient pas pu connaître les succès que l'on sait et qui, à terme, ont permis de vaincre les forces de l'Axe.

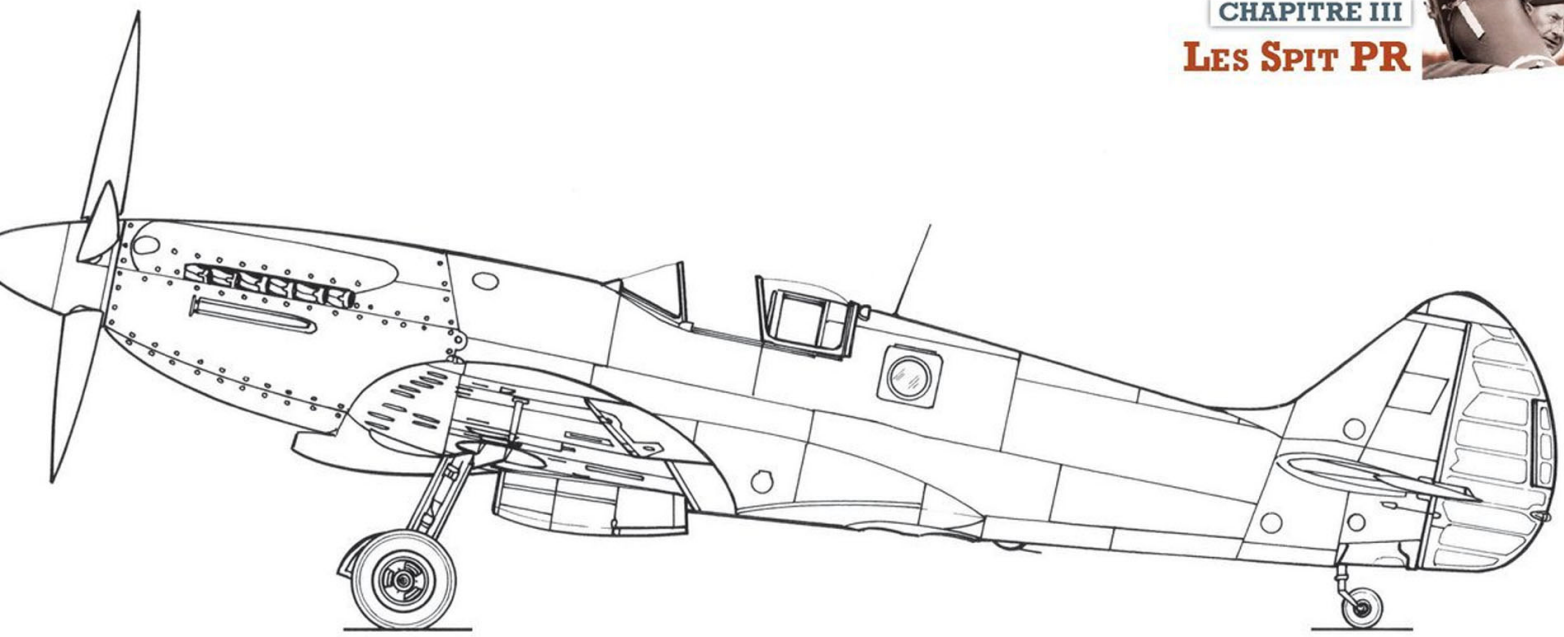


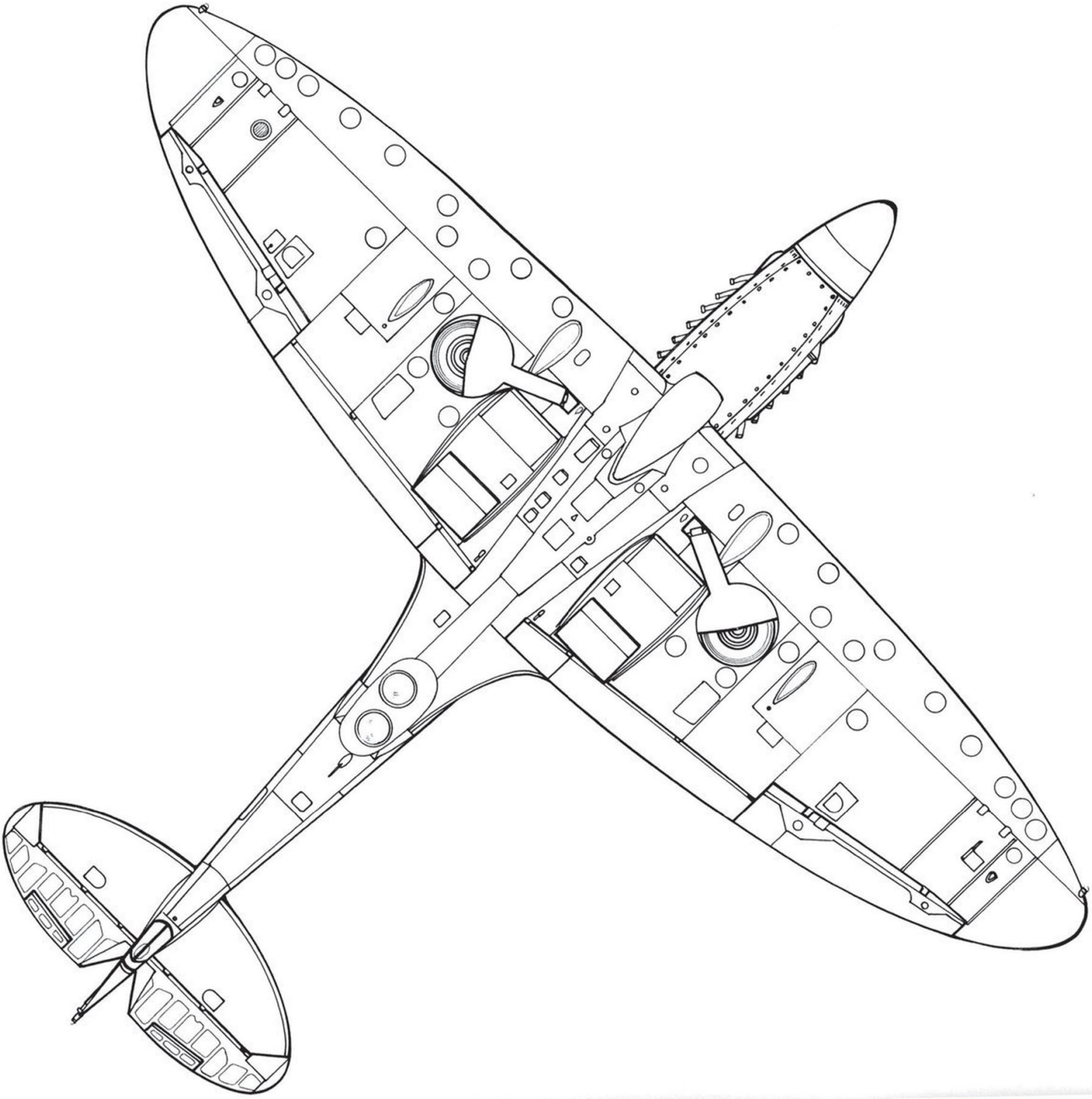
◀ Le Spitfire PR XIX PS925 est utilisé pour des essais de jauges à essence par la *Photographic Reconnaissance Development Unit* à Leuchars.



Supermarine Spitfire PR XIX

Plans au 1/48e





FL R
L W
A
FL J
M378

CHAPITRE IV

LES OPÉRATIONS EN EUROPE

◀◀ Des Mk. VB du N° 81 *Squadron* survolent la région de Hornchurch, au printemps 1942. (IWM)

Lorsque le Royaume-Uni déclare la guerre à l'Allemagne, le 3 septembre 1939, la RAF a pris en compte 307 Spitfire Mk. I, dont 187 sont alignés en première ligne au sein de onze *Squadrons* : N° 19, 41, 54, 65, 66, 72, 74, 602, 609, 610 et 611, le 603 commençant à recevoir les siens quelques jours plus tard. Le tableau figurant dans les annexes montre l'évolution des unités sur le théâtre européen au fil des mois.

PAS DE SPIT SUR LE CONTINENT

Pratiquement la moitié des Spitfire Mk. I sont versés aux unités de l'Auxiliary Air Force (qui sera dissoute dès l'entrée en guerre), constituées par ce que l'on appelle péjorativement les « pilotes du dimanche », des réservistes plutôt bien formés et souvent très jeunes. Deux de ces *Squadrons* sont transformés en mai 1939, le reste à partir d'août, quand l'air sent la poudre et que Britanniques et Français se mettent d'accord à propos de l'envoi d'un corps expéditionnaire sur le continent. La RAF souhaite que les Spitfire soient réservés à la défense des îles britanniques et quel les pilotes réservistes ne soient pas envoyés sur le continent. Il ne faut pas chercher plus loin la raison du mariage des deux.

Malgré les demandes réitérées et insistantes des Français, Churchill maintient le cap. La suite des événements lui donnera raison de ne pas avoir consommé la fine fleur du *Fighter Command* dans une bataille perdue dès le 14 mai 1940. Jusqu'à l'affaire de Dunkerque, qui débute le 27 mai, l'engagement des Spitfire se résume à quelques escarmouches.

Au moment où commence la Bataille d'Angleterre, le *Fighter Command* de l'*Air Vice-Marshal* Hughes Dowding, responsable de la défense aérienne des îles britanniques, compte dix-neuf escadrons sur Spitfire.

En raison des pertes à combler, aucun autre ne sera transformé avant le début de l'année 1941, la plupart des *Squadrons* formés majoritairement de personnel étranger (américain, belge, canadien, français, norvégien, polonais, tchèque) devant attendre quelques mois de plus.

GESTION DES VERSIONS

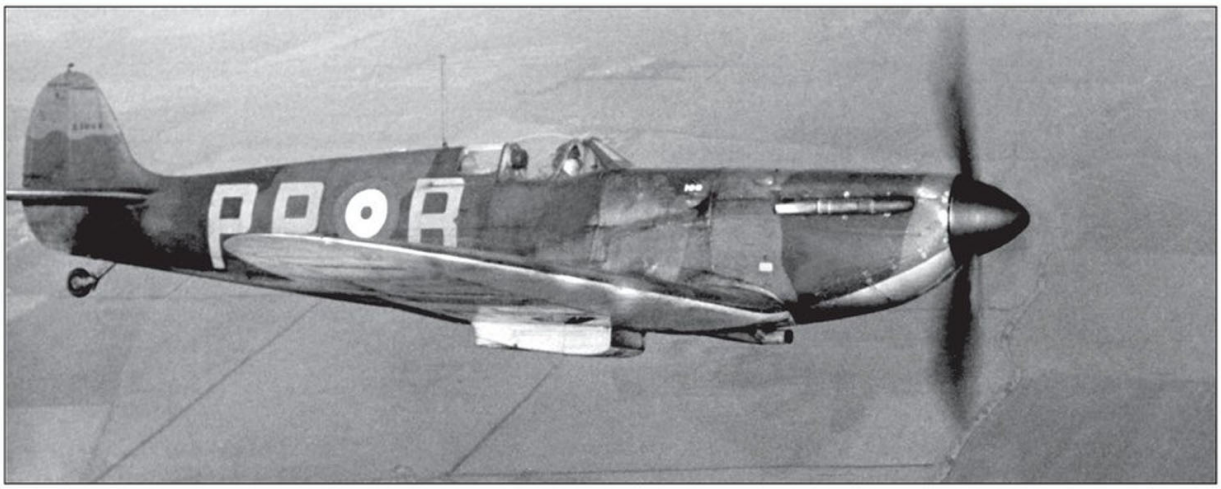
En tout 90 *Squadrons* du théâtre d'opérations d'Europe de l'Ouest ont été équipés en Spitfire à un moment ou à un autre de leur carrière, sans tenir compte des unités de reconnaissance (voir chapitre précédent), de sauvetage en mer (quatre *Squadrons*), de remorquage de cibles (deux), de calibration radar (un), de reconnaissance météo (trois) et d'entraînement des batteries antiaériennes (deux), ainsi que de quelques formations expérimentales, comme l'*Air Fighting Development Unit* ou la *Fighter Interception Unit*.

L'allocation des appareils est gérée d'une manière très comptable et très pragmatique par la RAF. En déficit chronique d'avions de combat performants jusqu'à l'été 1944, elle n'hésite pas à dépouiller de leurs machines les plus récentes les *Squadrons* envoyés se reposer sous des cieux plus cléments. Les 11 et 12 *Groups*, les plus exposés à la Luftwaffe et les plus entreprenants en matière de missions offensives, bénéficient systématiquement des dernières versions du Spifire.

C'est ainsi que l'on constate de nombreux déclassements de version dans les escadrons renvoyés à l'arrière ou dans des zones moins exposées au profit de ceux qui reviennent en première ligne. Le champion des allers et retours est incontestablement le N° 611 *Squadron* qui rend ses Mk. V pour des Mk. II en novembre 1941 (transfert en Écosse), retrouve des Mk. V jusqu'à juillet 1942, date à laquelle il est transformé sur Mk. IX, qu'il restitue pour des Mk. V en juillet 1944 (envoyé en Cornouaille).

◀ Un Mk. I du N° 19 *Squadron*, la première unité transformée sur Spitfire, à Duxford, août 1939. L'avion porte encore les codes tactiques d'avant-guerre, qui seront changés en « QV », début septembre 1939. (Collection C. Goss)

SEPTEMBRE 1939 - JUIN 1940
LA FURIE CRACHE LE FEU



▶ L1065, un Spitfire Mk. IA du N° 609 *Squadron* survolant la campagne écossaise au début de l'année 1940. On discerne à peine le nombre « 100 » peint en blanc sur le capot, entre les pipes d'échappement et le pare-brise, indiquant que l'appareil est équipé d'un moteur Merlin III, fonctionnant à l'essence d'indice d'octane 100. Le *serial* est peint en petits caractères sur la dérive. (Collection C. Goss)

LA BATAILLE DE BARKING CREEK

Le Spitfire entre en action trois jours après la déclaration de guerre. Il va même remporter sa première victoire, mais une de celles dont les pilotes n'aiment pas trop se vanter !

Le 6 septembre 1939, six Heinkel He 111 du I./KG 26, qui se sont aventurés jusqu'au-dessus de l'estuaire de la Tamise pour une reconnaissance armée, sont repérés par la chaîne de RDF (*Radio Direction Finding*, un système de détection par ondes électromagnétiques qui sera par la suite rebaptisé radar, acronyme de *RAdio Detection And Ranging*). Or, à cette époque, ce système encore balbutiant est loin d'être au point. Une erreur de 180° dans la trajectoire des avions détectés (cap réciproque) est alors chose commune et pas toujours facile à déceler par des opérateurs manquant d'expérience, comme les événements vont le prouver.

À 06h40, deux patrouilles de Hurricane du N° 56 *Squadron* décollent de North Weald. Peu après, l'une des deux patrouilles est envoyée au-dessus de l'Essex. Deux autres Hurricane qui ont décollé en retard reçoivent l'ordre de patrouiller au-dessus de North Weald, mais ils décident d'aller retrouver leur formation qui évolue environ 800 m plus loin et 300 m plus bas. Pendant ce temps, les Heinkel ont fait demi-tour et ont disparu des écrans de radar. Malheureusement, ils y sont remplacés comme « hostiles » par le gros du 56, alors que les deux Hurricane retardataires sont considérés comme les intercepteurs.

Sur ces entrefaites, une patrouille de Spitfire du N° 74 *Squadron*, commandée par le *Flight Lieutenant* Adolf G. « Sailor » Malan, a décollé de Hornchurch. Elle aperçoit les deux Hurricane isolés entre Gravesend et Ipswich. Avant que les pilotes de Spitfire ne se rendent compte de leur méprise, les deux Hurricane sont abattus en flammes, le *Pilot Officer* M.L. Hulton-Harrop étant tué et le *Pilot Officer* F.C. Rose réussissant à se poser en catastrophe.

Traduits en cour martiale, les pilotes de Spitfire seront totalement blanchis. L'incident, gardé secret pendant de longues années, passera à la postérité dans les annales du *Fighter Command* sous le nom de « bataille de Barking Creek ».

Les deux premières « vraies » victoires du Spitfire surviennent le 16 octobre 1939, lorsqu'une formation de Ju 88 A du I./KG 30 tente de couler le HMS *Hood* dans le Firth of Forth. Le *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Pohle, est attaqué par des Spitfire du N° 602 *Squadron* commandés par le *Squadron Leader* A.D. Farquhar. Le *Flight Lieutenant* G. Pinkerton attaque avec sa section un « He 111 » qui a mis cap à l'est. Le bombardier, touché, ralentit, vire sur sa gauche et plonge vers la mer. Pinkerton le rejoint et vide ses chargeurs avant de le voir s'abîmer en mer. C'est, à n'en pas douter, le Ju 88 de Pohle qui percute l'eau près de Crail; seul Pohle, grièvement blessé, sera secouru et fait prisonnier.

Un second Ju 88 tombe victime de la patrouille conduite par le *Flight Lieutenant* G.L. Delmholm du N° 603 *Squadron* au-dessus de Dalkeith. Trois membres de l'équipage de l'*Oberleutnant* Siegfried Storp sont faits prisonniers, le quatrième ayant été tué à son poste.

Il n'y aura pas d'affrontements directs entre Spitfire et Bf 109 avant le début de l'opération de Dunkerque, Churchill refusant d'engager ses précieux Spit avant la grande confrontation qu'il pressent et dont il sait qu'elle décidera du sort du monde libre. Ni plus ni moins.

PREMIER DUEL SPIT VS 109

Pour protéger le rembarquement des troupes britanniques à Dunkerque (opération « Dynamo »), la RAF engage la plus grosse partie de ses chasseurs au-dessus des plages, où, pour la première fois, apparaît un type nouveau pour les Allemands : le Supermarine Spitfire. La première rencontre entre le chasseur de Reginald Mitchell et celui de Willy Messerschmitt se déroule le 23 mai.

Ce jour-là, le N° 54 *Squadron* est envoyé au-dessus de Calais pour protéger un Miles Master chargé de ramener en Angleterre un pilote abattu quelques heures plus tôt. Le *Flight Lieutenant* Alan C. Deere, un Néo-Zélandais de 23 ans, et son ailier, le *Pilot Officer* J. Allen, tournent en rond autour de l'aérodrome de Calais-Marck, Allen à 2 500 mètres, Deere un peu plus bas, quand apparaît une douzaine de Bf 109. Al Deere raconte la suite :

« C'est désormais un fait avéré sur le plan historique, j'ai été le premier pilote de Spitfire à engager le combat contre un Me 109 et ça s'est passé au-dessus de Calais-Marck. Alors que je me trouvais là, tout à coup, des 109 ont surgi. Nous n'étions que deux alors. J'ai réussi à me mettre dans la queue d'un 109 et je l'ai descendu. Il a plongé dans la mer près de la côte; le pilote n'a pas sauté, il était trop bas. Tout ça s'est passé à environ 150 m. Mais, sans doute plus intéressant, a été le long combat tournoyant que j'ai engagé avec un second 109 tout de suite après.

« Le second 109, avec son mince fuselage gris, se détachait à merveille sur le fond blanc du nuage dont il avait émergé. Il a défilé devant moi juste au moment où je venais de rompre mon premier engagement. Le pilote a dû me repérer, car, aussitôt, il a engagé un virage serré avec la claire intention de se retrouver sur mes arrières. Mais j'avais une autre idée en tête. J'ai facilement réussi à rester derrière lui en tournant à l'intérieur de son virage et, bien que hors de portée, j'ai envoyé une courte rafale comme un avertissement sans frais. Il a réagi immédiatement et a déclenché un violent virage en chandelle. Tout à coup, il a rétabli et est aussitôt parti en piqué prononcé. Afin de pouvoir le suivre, j'ai dû basculer sur le dos. Toutefois, à l'inverse du 109, le Spitfire ne possédait pas d'injection directe et j'ai été incapable de contrer cette ruse inattendue. Redressant brutalement après mon piqué, je me suis retrouvé distancé alors qu'il piquait vers le sol. Je l'ai suivi mais loin derrière.

« Pleins gaz et jouant sur la puissance d'urgence, je l'ai progressivement rattrapé. Il était clair que le pilote du 109 ne cessait d'avoir un œil sur moi, car à chaque fois que mon Spitfire le menaçait, il se lançait dans une série de manœuvres évasives. L'adrénaline coulait à flots et j'étais très tendu. Je distinguais le visage du pilote sous son casque à chaque fois qu'il tournait la tête à droite et à gauche de manière à ne pas me perdre de vue. J'ai à nouveau tenté de tirer, mais je n'ai pas pu, parce qu'il balançait son 109 dans tous les sens. Et ça a continué jusqu'à ce que, épuisé et sans plus un poil de sec, j'aie fini par accepter le fait que je n'allais pas abattre cet oiseau. En outre, à ce moment, je me trouvais loin de la maison, j'étais préoccupé par mon essence et je n'avais aucune envie de me poser en France. La mort dans l'âme, j'ai rompu le combat, saluant silencieusement mon valeureux adversaire qui m'avait échappé, apparemment sans casse. Je me suis posé à Hornchurch après deux heures et quinze minutes de vol, à l'extrême limite de l'autonomie du Spitfire.

« Sans nul doute, le 109 aux mains d'un pilote moustachu constituait un adversaire de premier ordre. Au départ, il piquait plus vite, mais il grimpait moins bien. Le Spitfire tournait plus court à condition de ne pas se lancer dans des manœuvres impliquant des g négatifs. À tout bien considérer, il y avait peu à choisir entre les deux chasseurs. »

Cependant, le N° 54 *Squadron* n'est pas le seul à engager le combat contre les 109. En effet, quelques minutes plus tard, le N° 92, normalement basé à Northolt mais se servant de Hornchurch comme terrain avancé, se frotte à six Bf 109 et les revendique tous comme abattus. Le *Pilot Officer* Pat Learmond est touché dès le début de l'engagement et son avion explose en vol. Ce *Squadron* est à nouveau actif en début d'après-midi et s'en prend à une formation composée de Bf 109 et de Bf 110 escortant des He 111. Quatre Spitfire sont abattus, faisant un tué, deux prisonniers et un blessé grave. Pour cette seule journée, le 92 revendique 23 victoires. Le *Squadron Leader* Roger Bushell faisant partie des prisonniers [1], son commandement est repris par Robert Stanford Tuck.

Les adversaires des deux *Squadrons* appartenaient au I./JG 27. Les 109 revendiquent trois victoires, mais perdent quatre des leurs (un tué et trois prisonniers).

▲ Le Spit Mk. I K9987 illustré sous les couleurs du N° 66 *Squadron* à Duxford (avec son code tactique d'avant-guerre), n'aura pas le temps d'être engagé en combat, puisqu'il sera détruit à l'atterrissage, le 31 septembre 1939. (Collection C. Goss)

PREMIERS ENSEIGNEMENTS

L'opération « Dynamo » s'achève le 3 juin. Le *Fighter Command* y a laissé 72 Spitfire, soit le tiers de ses effectifs ! Quelques grosses bagarres ont eu lieu, notamment la veille, quand le N° 92 *Squadron* revendique 12 victoires sans perte. Elles permettent de tirer les premiers enseignements.

Il n'a pas fallu longtemps aux Britanniques pour comprendre que leurs tactiques de combat ne sont pas adaptées. Il faudra pourtant de longs mois pour qu'elles soient officiellement modifiées.

Il est indéniable que, contre le Bf 109 E, le Spitfire est handicapé par son hélice à deux vitesses. Les unités équipées de Spit à hélice à pas constant ont incontestablement mieux tiré leur épingle du jeu.

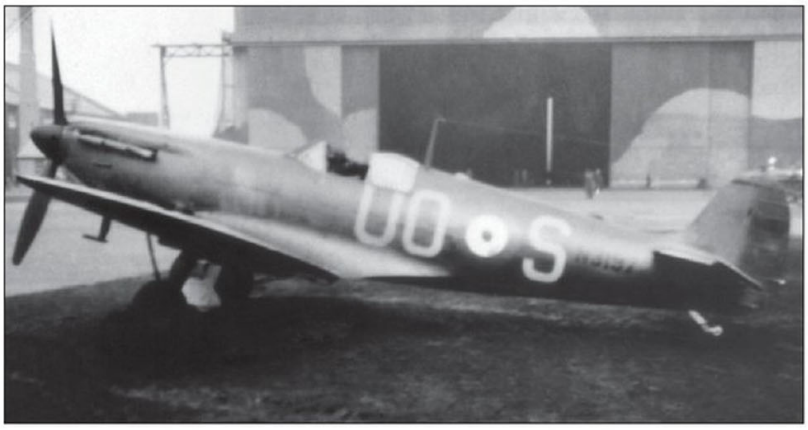
Cependant, cette première expérience de combat contre l'un des tout meilleurs chasseurs au monde est ressentie comme plutôt positive par les pilotes.

D'autres enseignements sont tirés au niveau du matériel. C'est d'abord la pose d'un blindage : une épaisse plaque de verre laminé sur le pare-brise, une plaque en alliage de 3 mm d'épaisseur sur le dessus du réservoir supérieur, puis, plus tard, 35 kg d'acier pour protéger le dos du siège du pilote. C'est ensuite l'installation d'un IFF, qui permet d'éviter de rejouer la « bataille de Barking Creek ».

[1] Bushell fera partie des 50 aviateurs alliés fusillés par les Allemands le 29 mars 1944 après la « Grande Évasion » du camp de Sagan.

Supermarine Spitfire Mk. IA (*serial* non porté)
N° 72 *Squadron*
Church Fenton, juin 1939.

Les appareils reçoivent aussi un double palonnier; en vol normal, les pilotes manœuvrent avec les pédales du bas et, en combat, ils posent les pieds sur celles du haut, surélevées de quelque quinze centimètres. Cette disposition permet d'avoir le corps davantage à l'horizontale et ainsi de relever le seuil du voile noir d'environ 1 g.
L'essence à indice d'octane 100 se généralise, favorisant l'utilisation d'une puissance d'urgence bien appréciable, puisqu'elle offre 35 km/h supplémentaires au niveau de la mer et 60 km/h à 3 000 m pendant une courte durée.
Toutes ces modifications font grimper le poids en ordre de vol du Mk. I, qui passe de 2 640 kg à 2 790 kg, dégradant sans doute légèrement les performances (perte de 20 km/h), mais améliorant sensiblement la sécurité des pilotes.



▶ Reformé en octobre 1939, le N° 266 *Squadron* devait recevoir des Blenheim. Puis, après s'être entraîné sur Battle, il perçoit des Spitfire Mk. I, en janvier 1940. Il les engage pour la première fois au-dessus de Dunkerque, le 2 juin. Le N3197, que l'on voit ici à Martlesham Heath, sera perdu en combat le jour-même, son pilote, le *Pilot Officer* J.W. B. Stevenson, étant porté disparu. (Collection C. Goss)

▶ Le P9317 est l'un des quatre Spitfire du N° 222 *Squadron* abattus au-dessus de Dunkerque, le 1er juin 1940. L'avion se pose près du Touquet, son occupant, le *Pilot Officer* H. E. L. Falkust, est fait prisonnier. L'avion fera les beaux jours de la propagande allemande (voir ci-contre).

CHASSE DE NUIT

Il est un fait que l'on ignore souvent, c'est que le Spitfire a aussi servi à la chasse de nuit, quoique très occasionnellement, comme, par exemple, dans la nuit du 18 au 19 juin 1940, quand 70 He 111 de la KG 4 ciblent les aérodromes de Mildenhall et Leconfield par une magnifique nuit de pleine lune, qui va donner un avantage considérable aux défenseurs.
Ceux-ci se présentent sous la forme de Blenheim Mk. IF, de Hurricane, mais aussi de Spit des N° 19 et 74. Parmi ces derniers se trouve « Sailor » Malan, seul représentant du 74 :
« Pendant un raid dans la région du Southend, nous avons observé divers E/A [enemy aircraft, avions ennemis] pris dans le faisceau des projecteurs. J'ai été autorisé à décoller avec un Spitfire. J'ai grimpé en direction d'un E/A qui cherchait à gagner la côte, illuminé par un projecteur à environ 2 500 m. Je me suis placé derrière et ai ouvert le feu à 200 m, terminant ma passe avec une rafale à 50 m. Des balles ont pénétré dans l'E/A et mon pare-brise a été maculé d'huile. J'ai dégagé sur la gauche, tandis que l'E/A partait en abattée hors du faisceau du projecteur.
« Je suis monté à 3 600 m vers un autre E/A pris par un projecteur, cap au nord-ouest. J'ai ouvert le feu à 250 m, prenant garde de ne pas le dépasser cette fois. J'ai tiré cinq rafales de deux secondes et l'ai touché à différentes reprises, avec une légère correction pendant qu'il virait à gauche. L'E/A a commencé à fumer et j'ai vu un parachute passer très près de moi. L'E/A est parti en vrille. Les projecteurs et moi l'avons suivi jusqu'à ce qu'il s'écrase en flammes près de Chelmsford. »
Malan reçoit la confirmation de ses deux victoires, ses n° 6 et 7. Le N° 19 revendique deux autres Heinkel, mais l'un des pilotes est abattu par un mitrailleur arrière et doit sauter, gravement brûlé.

▼ Le Supermarine Spitfire Mk. I souvent piloté avant la guerre par le *Pilot Officer* Colin F. Gray, DFC, du N° 54 *Squadron*. (ww2images.com)

Spitfire Mk. I vs Bf 109 E

« *Herr Reichsmarschall*, je souhaiterais que mon escadre soit équipée en Spitfire ! »

Qui ne connaît pas cette célèbre réplique d'Adolf Galland, *Kommodore* de la JG 26, à Göring qui lui demandait s'il avait un souhait à formuler ?

Que de gorges chaudes ont pu faire les Britanniques à propos de cette phrase, dont on ne sait d'ailleurs si Galland l'a réellement prononcée ou s'il a fini par s'en persuader. Ainsi, l'un des plus grands as de la Luftwaffe, futur général commandant la chasse, avait explicitement admis la supériorité du Spitfire sur le Bf 109 !

Dans ses mémoires revues et corrigées, Galland s'explique :

« À peine avais-je prononcé ces mots, je fus effrayé moi-même. Au fond, je ne pensais pas du tout ce que j'avais dit. Naturellement, je préférais dans tous les cas notre Me 109 au Spitfire. Cependant, j'étais incroyablement irrité par l'incompréhension et l'obstination avec lesquelles les responsables nous assignaient des missions qui ne pouvaient pas être remplies, ou seulement de façon incomplète, en raison de nombreuses insuffisances qui n'étaient pas de notre fait.

« Une pareille insolence laissa même Göring sans voix. Il s'éloigna de son pas lourd en grommelant, mais il ne m'arriva rien de fâcheux. Il est vrai que je n'ai pas eu non plus de Spitfire. »

Une chose est en tout cas certaine, pour les pilotes allemands le doute n'existe pas : le Bf 109 est le meilleur chasseur du monde. Certes, ils admettent que le Spit tourne plus court dans certaines conditions, mais le 109, grâce à son système d'injection, accélère mieux et peut pratiquer le vol inversé sans que l'alimentation du moteur ne soit interrompue (ce qui n'est pas le cas du Merlin alimenté par un carburateur classique). Il est aussi plus rapide en piqué, ce qui permet aux pilotes allemands de rompre le combat à volonté. Son habitacle est étroit, mais selon Theo Weißenberger : « Nous faisions corps avec la machine; en combat, c'était un peu comme si nous avions une arme de poing, nous visions avec notre corps ». L'armement est puissant et, à l'exception du train, l'avion est robuste.

◀ Posant pour de nombreuses photos de propagande, le P9317 a été affublé de cocardes et de marques fantaisistes, y compris une flamme de dérive aux couleurs inversées « à la française ». (BPK, via RMN)

Les points forts du Bf 109 E

- vitesse de pointe et vitesse ascensionnelle;
- pilotage aisé à faible vitesse;
- décrochage en douceur, même à hauts g;
- alimentation en essence ininterrompue sous g négatifs;
- armement lourd.

Les points faibles du Bf 109 E

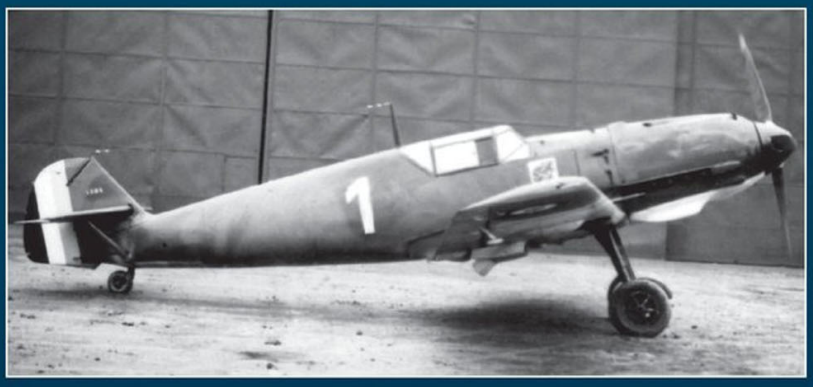
- gouvernes lourdes à vitesse élevée;
- rayon de virage important (270 m sans perte de vitesse contre 212 au Spit) et décrochage rapide en raison d'une charge alaire élevée (157 kg/m2 contre 118);
- manœuvres brutales délicates pour les mêmes raisons;
- habitacle étroit, handicapant la mobilité du pilote;
- train à voie étroite (égalité avec le Spitfire).

L'as néo-zélandais Al Deere ne partage pas cet avis. Il sait de quoi il parle, puisqu'il pilote des Spitfire depuis mars 1939. Voici son point de vue :

« Suite à mon long combat avec le Me 109, j'étais en mesure de juger des avantages et des inconvénients des deux appareils. Lors des premiers engagements entre les Hurricane et les 109 en France, la puissance et la vitesse ascensionnelle de ces derniers étaient devenues légendaires et beaucoup les estimaient supérieures à celles du Spitfire . J'étais en mesure de réfuter cette assertion et demeurais convaincu que, sauf en piqué, le Spit était meilleur dans tous les domaines et, comme le Hurricane, nettement plus maniable. La supériorité en vitesse ascensionnelle dépendait toutefois du modèle de Spitfire dont mon escadrille était équipée. Les appareils du N° 54 *Squadron* possédaient une hélice Rotol à vitesse constante que nous testions quand la guerre a commencé. Les autres Spit étaient alors équipés d'une hélice à deux vitesses (c'est-à-dire, petit pas ou grand pas), ce qui entraînait une dégradation de la vitesse en montée. Mes déclarations à propos de la supériorité du Spitfire furent accueillies avec un grand scepticisme; beaucoup ne me crurent pas, parce que c'était contraire aux comparatifs des performances qui avaient été publiés. Cependant, l'avenir allait prouver que j'avais raison ! »

Deere se réfère aux essais effectués au *Royal Aircraft Establishment* de Farnbourgh, où a été testé un Bf 109 E-3 capturé par les Français en novembre 1939. Le Messerschmitt s'avère supérieur en termes de performances (mais pas de maniabilité ni de rayon de virage) au Spitfire Mk. I équipé d'une hélice à deux vitesses. En revanche, avec une hélice à vitesse constante, le Spit fait jeu égal, sauf en chandelle à basse vitesse consécutive à un piqué. À moyenne altitude, le Spit se débarrasse facilement d'un 109 dans ses six heures grâce à un taux de roulis supérieur (taux maximal : 105°/sec à 320 km/h contre 95°/sec à 350 km/h).

Dans les faits, l'avantage ira au pilote le plus réactif, qui saura prendre et garder l'initiative et qui saura le mieux viser. L'expérience et le travail d'équipe joueront aussi un rôle capital.



◀ Le Bf 109 E-3 (WNr. 1304) du I./JG 76, capturé intact par les Français, le 22 novembre 1939, sera intensivement testé en vol au CEAM d'Orléans-Bricy, avant d'être convoyé au RAE de Farnborough, puis opposé à un Hurricane et un Spitfire en combats simulés à Boscombe Down.

LES HOMMES

Du côté de la RAF, 2 936 pilotes vont participer à la Bataille d'Angleterre. Ils sont majoritairement originaires du Royaume-Uni (2 340) mais on dénombre aussi 145 Polonais, 89 Tchèques, 28 Belges, 13 Français et 9 Américains (soit 12% environ), le reste (312) étant composé de pilotes venus des Dominions de l'Empire.

Près d'un quart des Britanniques sont des « pilotes du dimanche », des réservistes effectuant leurs périodes au sein de l'Auxiliary Air Force, organisation qui a été incorporée à la RAF à la déclaration de guerre. Quatorze de ces *Squadrons* auxiliaires (numérotés 501, 504 et dans la tranche 600 à 615) participeront à la Bataille d'Angleterre avec le *Fighter Command*. Leurs pilotes sont plutôt bien formés et souvent jeunes; néanmoins, un certain nombre d'entre eux deviendront as à plus de 30 ans.

Ces unités auxiliaires ne sont pas sans rappeler les fameux « clubs » qu'aiment tant à fréquenter les Britanniques. Les pilotes se connaissent bien entre eux et leur esprit de corps compensera leur manque d'expérience. Au fil des pertes et de l'arrivée de remplaçants, les *Squadrons* auxiliaires se fondront dans la masse et deviendront des unités comme les autres, gagnant en efficacité ce qu'elles auront perdu en charme d'un aéro-club de campagne.

Bien que la presse, que l'on n'appelle pas encore « people », se complaît à montrer un pilote de chasse sortant de sa belle voiture de sport décapotable en ajustant son superbe uniforme coupé sur mesure dans un drap luxueux par quelque tailleur londonien de renom, à peine 200 d'entre eux proviennent du « gratin » formé dans les grandes universités anglaises. La mieux représentée de celles-ci est Eton, dont seulement 22 pilotes en sont diplômés.

En revanche, au sol, il existe une véritable ségrégation entre les officiers et les sous-officiers. Par ailleurs, les jeunes arrivants qui arborent fièrement leurs galons tout neufs sont souvent regardés de travers par les sous-officiers de carrière plus âgés qui ont gagné les leurs à la sueur de leur front.

Néanmoins, le moral est plutôt élevé au moment où commence la Bataille d'Angleterre.

Le *Flight Lieutenant* John C. Dundas. (ww2images.com)

LES TACTIQUES

Comme ils vont s'en apercevoir très vite, les tactiques de combat des Britanniques sont totalement inadaptées par rapport à celles des Allemands. La RAF pratique la formation à trois avions (« Vic ») et, en ordre de bataille complet, un *Squadron* aligne quatre sections (de trois appareils) en file indienne.

Cette base ternaire s'explique par le faible calibre des armes de bord, l'idée étant de grouper le plus d'avions possible pour augmenter la puissance de feu. Elle offre trois inconvénients majeurs : a) une médiocre protection mutuelle; b) l'obligation de prendre l'ailier intérieur comme pivot en cas de virage; c) la nécessité pour les ailiers de se concentrer sur leur pilotage pour maintenir la formation serrée, ce qui les empêche de guetter l'arrivée des chasseurs ennemis.

Bobby Oxspring exprime son sentiment :

« Nous savions que nos tactiques de combat étaient mauvaises, mais il nous aurait fallu un temps fou pour changer tout ce que nous avions appris. Nous n'avions pas le temps de procéder à des expériences, alors que nous devions combattre trois ou quatre fois par jour. En plus, nous recevions des pilotes frais émoulus des écoles de pilotage où ils avaient été formés selon les vieux critères de vol en formation – ils n'auraient simplement jamais pu s'adapter à quelque chose de radicalement différent. »

Tirant les enseignements des premiers engagements au-dessus de Dunkerque, Al Deere commence à diviser son *Squadron* (le N° 54) en trois sections de quatre appareils. Il fait aussi harmoniser ses mitrailleuses pour converger à 250 m au lieu des 400 réglementaires. Le *Fighter Command* entérinera ces dispositions au mois d'octobre.

Les lourdes pertes subies pendant la Bataille amènent le ministère de l'Air à raccourcir le cursus de formation des nouveaux pilotes qui est ramené de trois mois à... quatre semaines. C'est évidemment un cercle vicieux, car ces novices qui n'ont de la navigation, du vol aux instruments et du tir aérien que de vagues notions, constituent des proies faciles pour les redoutables *Experten* du camp d'en face. Le *Fighter Command* devra débaucher des pilotes des autres *Commands* de la RAF et même de la Fleet Air Arm.

JUILLET – DÉCEMBRE 1940
LA BATAILLE D'ANGLETERRE

À l'aube de la Bataille d'Angleterre, le 1er juillet 1940, la RAF dispose de 279 Spitfire au sein de 19 *Squadrons*, répartis en cinq *Groups* géographiques (puis six, début août) sur tout le territoire du Royaume-Uni, placés sous les ordres du *Fighter Command*. Le Spitfire ne représente qu'un peu plus d'un tiers des avions de chasse britanniques (Hurricane, Defiant, Blenheim Mk. IF et même... Gladiator). Si la Bataille d'Angleterre ne va pas – et ne peut pas – se résumer au seul duel entre le Spitfire et le Bf 109, la Luftwaffe aligne quand même 1 059 exemplaires de ce dernier en première ligne.

Il est à noter qu'il n'y aura pas de création ou de transformation de nouvelles unités sur Spitfire avant janvier 1941 et les *Squadrons* composés majoritairement de pilotes étrangers (polonais, tchèques, canadiens et américains) devront même patienter quelques mois de plus.

La disparité qualitative est si criante que le chef du *Fighter Command*, l'*Air Marshal* Hugh Dowding, recommande de réserver le Spitfire à la lutte contre les chasseurs d'escorte de la Luftwaffe, tandis que les autres types attaqueront les bombardiers. Dans la réalité, les choses ne se passeront pas de cette façon. Rapidement, le 11 *Group*, commandé par l'*Air Vice-Marshal* Keith Park, qui va supporter le poids de la bataille, ne reçoit que des *Squadrons* de Spitfire, de manière à homogénéiser les formations aériennes.

LA BATAILLE DES CONVOIS

La phase préliminaire commence dès le 10 juillet, quand la Luftwaffe, pour tester la réactivité de la défense aérienne britannique, commence à attaquer les convois maritimes qui font la navette dans la Manche entre les ports miniers du Pays de Galles et Londres ou Newcastle.

De terribles combats se déroulent vers la fin du mois, notamment le 24 juillet, quand, vers 11h00, des Do 17 survolent l'estuaire de la Tamise, escortés par les Bf 109 des III./JG 26 et III./JG 52. Le N° 54 fait partie des *Squadrons* envoyés à leur rencontre. Celui-ci tombe sur le III./JG 52. Le *Pilot Officer* Colin F. Gray, qui deviendra le plus grand as néo-zélandais de la guerre, fait partie des pilotes victorieux ce jour-là :

« Alors que je volais à 6 500 m, j'ai aperçu un ME 109 sous moi, vers 6 000 m et j'ai piqué droit sur lui. En arrivant juste au-dessus de lui, j'ai réduit les gaz pour me placer derrière et je lui ai envoyé une longue rafale à environ 50 m de distance. Immédiatement, du glycol et de la fumée ont jailli de la machine. Je lui ai envoyé une seconde rafale et le 109 a pris feu. Au même moment, j'ai été attaqué par un autre 109 qui a arraché la fiche de ma radio. Ce 109 utilisait des obus de canon. J'ai aussi aperçu une grosse formation de bombardiers en train de rentrer, mais je n'ai pas été en mesure de l'attaquer. Les 109 semblent avoir des cocardes blanches à l'extrémité de leurs ailes et non jaunes comme jusqu'à présent. »

La première phase de la Bataille d'Angleterre s'achève le 7 août. Malgré la perte de 74 pilotes (plus 48 blessés), les effectifs du *Fighter Command* sont passés de 1 259 au 6 juillet à 1 434 au 3 août.

Cette première phase met en relief les difficultés rencontrées par le *Fighter Command* pour arriver à temps sur les objectifs visés par la Luftwaffe, malgré l'avantage procuré par la détection radar. Les formations allemandes ont, en effet, le temps de s'assembler avant l'attaque, un luxe que ne connaîtront jamais le *Fighter Command* et surtout pas le 11 *Group*, qui, cherchant principalement à intercepter les bombardiers, ne peut faire décoller ses chasseurs qu'à la dernière minute. Si l'on y ajoute le fait que les opérateurs radar sous-estiment l'altitude des formations allemandes, on comprend pourquoi les pilotes britanniques engagent régulièrement le combat avec un déficit d'altitude.

◀ Le *Pilot Officer* Osgood V. Hanbury, DSO, DFC *and bar*, devant son Mk. I X4382 du N° 602 *Squadron*. Hanbury fait partie des 22 pilotes de Spitfire diplômés de la prestigieuse université d'Eton; il fait aussi partie des as de la RAF avec un palmarès de 12 victoires confirmées (dont deux en participation). Il sera tué comme passager d'un Hudson, abattu par des Ju 88 C du V./KG 40 au-dessus du golfe de Gascogne, le 3 juin 1943.

◀ Des Mk. I du N° 616 *Squadron*. Si l'on s'en réfère aux marques (cocardes d'intrados, surfaces inférieures entièrement *Sky Type S*, absence de bande de fuselage), la photo a été prise entre août et novembre 1940, probablement à Kirton-in-Lindsey. Le code « QJ » est porté conjointement par les N° 92 et 616 *Squadrons* entre février et octobre 1941, ce qui peut engendrer quelques confusions. (IWM)

▶ Le 6 septembre 1940, désorienté après un combat, le *Pilot Officer* J. R. Caister du N° 603 *Squadron* effectue un atterrissage presque parfait près de Guines (62), où il est accueilli à bras ouverts par le personnel du I./JG 54. Son Mk. I X4260 devient le second Spitfire en parfait état à tomber entre les mains des Allemands. On voit ici le pilote britannique sur l'aile et le personnel du I./JG 54 en train de badigeonner l'avion d'une couche de peinture bleu clair. On ne sait pas trop ce qu'il est ensuite advenu de cet appareil. (ECPA-D)

Par ailleurs, ceux-ci se retrouvent très souvent en infériorité numérique. Cet état de fait tient à la structure respective des deux forces aériennes : l'entité opérationnelle de base est le *Gruppe* dans la Luftwaffe et le *Squadron* dans la RAF – le rapport est de 1 à 3 en faveur de la chasse allemande. L'utilisation simultanée de plusieurs *Squadrons* fait peser de lourdes contraintes en termes de délai et de coordination des interceptions, principalement par manque d'expérience.

LA BATAILLE DES AÉRODROMES

Le 8 août marque, pour les Britanniques, la fin de la bataille des convois et le début de la Bataille d'Angleterre proprement dite. Les Allemands, eux, attendent le « grand jour », pompeusement baptisé *Der Adler Tag* (le jour de l'aigle), repoussé au 13 août pour des raisons météorologiques. C'est une journée qualifiée de décisive, destinée à donner à la Luftwaffe la supériorité aérienne. Tout ce qui peut voler décollera avec pour mission d'anéantir la RAF et, en particulier ses chasseurs, soit en combat direct, soit sur ses aérodromes. Le résultat n'est pas vraiment conforme aux espérances : la Luftwaffe perd 47 avions, la RAF 22, dont 5 Spitfire.

Le 15 août, la Luftwaffe « met le paquet », réalisant 1 708 sorties, les 10 et 11 *Groups*, aux premières loges, vont en accomplir 534, débouchant sur 31 engagements. Les pertes seront à la hauteur de l'événement : 81 appareils pour les Allemands, 56 (dont 21 Spitfire) pour la RAF.

Le *Pilot Officer* Eric S. Lock, qui deviendra le grand as de la Bataille d'Angleterre, ouvre ce jour-là son compteur. Il participe à une furieuse empoignade qui le conduit lui et ses coéquipiers du N° 41 *Squadron* à plusieurs engagements, dont un va lui être favorable :

« Après une attaque simulée [contre un groupe de Bf 110], j'ai rejoint Red 1 et 2. J'ai alors repéré un Me 110 et ai tiré dessus depuis une distance de 400 m plein arrière. Sans effet. Alors que je m'apprêtais à dégager, j'ai réussi à loger une autre rafale de trois secondes à 200 m. Son moteur droit a pris feu et l'E/A a basculé sur son aile gauche. Je l'ai suivi en tirant trois rafales d'une seconde. J'ai vu le mitrailleur arrière me tirer dessus, puis il a bientôt cessé. Le moteur gauche a pris feu à son tour. L'E/A est entré dans un nuage en flammes. J'ai encaissé deux balles dans l'aile gauche, l'une a touché le longeron et l'autre l'aileron. »

Le 18 août marque la fin du *Stuka* dans la Bataille d'Angleterre. Après la perte de 17 Ju 87 de la St.G. 77 et 6 du I./St.G. 3, Hermann Göring siffle la fin de la partie. Depuis le 8 août, on en est à 52 Ju 87 descendus par la RAF.

Parmi les vainqueurs du jour, on note les noms des *Pilot Officers* W. Beaumont et T. S. Wildblood (N° 152) et *Sergeant* B. E. P. Whall (N° 602), crédités chacun de deux Ju 87. Ce dernier, titulaire de 9 victoires (dont 2 en participation) et rescapé du naufrage du HMS *Glorious* en juin 1940, sera mortellement blessé lors d'un combat avec un Do 17, le 7 octobre 1940; il avait 22 ans.

Supermarine Spitfire Mk. IA (P9398)
Flight Lieutenant Alan C. Deere
N° 54 *Squadron*
Rochford, 9 juillet 1940.

Supermarine Spitfire Mk. IA (X4382)
Pilot Officer Osgood V. « Pedro » Hanbury
N° 602 *Squadron*
Westhampnett, août 1940.

Les trois principaux *Groups* du RAF *Fighter Command*

Ordre de bataille du RAF *Fighter Command*
8 août 1940 à zéro heure

10 *Group*		11 *Group*		12 *Group*		13 *Group*	
RAF PEMBREY		RAF HORNCHURCH		RAF KIRTON-IN-LINDSEY		RAF DYCE	
92	Pembrey	41	Hornchurch	222	Kirton Lindsey	603	SpitfireDyce/Montrose
		54	Hornchurch				
RAF ST. EVAL		65	Hornchurch	RAF DIGBY		RAF USWORTH	
234	St. Eval	74	Hornchurch	611	Digby	72	SpitfireAcklington
						79	SpitfireAcklington
RAF MIDDLE WALLOP		RAF KENLEY		RAF COLTISHALL			
152	Warmwell	64	Kenley	66	Coltishall		
609	Middle Wallop						
		RAF BIGGIN HILL		RAF WITTERING			
		610	Biggin Hill	266	Wittering		
				RAF DUXFORD			
				19	Duxford		
				RAF CHURCH FENTON			
				616	Leconfield		

▶ Un Spitfire Mk. IA du N° 92 *Squadron* pendant la Bataille d'Angleterre.

Toutefois, de nombreuses autres cibles s'offrent ce jour-là aux pilotes britanniques et elles ne se révèlent pas toutes aussi inoffensives, comme va en faire l'expérience le *Flight Lieutenant* Robert R. S. Tuck, DFC, du N° 92 *Squadron* :

« Alors que je me trouvais en visite à Northolt, l'alarme a retenti et on nous a dit que 160 E/A avaient franchi la côte. Pensant que je pouvais être de quelque utilité, j'ai décollé dans mon Spitfire et j'ai mis le cap vers la côte. Après avoir patrouillé le long de la côte au large de Beachy Head vers 3 000 m pendant un quart d'heure, j'ai remarqué deux Ju 88 qui passaient au-dessus de moi à 4 500 m, cap SSO. J'ai viré dans leur direction en montant pour me trouver au-dessus d'eux. Comme il n'y avait pas de nuages, les deux E/A ont piqué du nez droit vers la mer et ont redressé à la surface des vagues. J'ai foncé à leur rencontre aussi vite que j'ai pu et me suis retrouvé face à face avec le n° 2. Après être passé très près au-dessus de lui, j'ai manœuvré pour me mettre dans sa queue. J'ai noté qu'il avait percuté la mer en soulevant un gigantesque geyser d'eau et qu'il a été englouti très vite. À ce moment, je n'avais été touché que dans les ailes et dans le coin gauche de mon pare-brise.

« Alors, j'ai fait une passe frontale pour attaquer l'autre E/A. Au moment où j'ai ouvert le feu, j'ai observé un éclair bleuté provenant de son nez. Tout de suite après, j'ai entendu un bruit sourd qui venait de dessous mon appareil. J'ai redressé, car j'ai cru toucher l'eau. Je me suis retrouvé sur la gauche du Ju 88, un peu devant lui, ayant laissé derrière moi une traînée d'huile sur la mer. J'étais à une cinquantaine de kilomètres de Beachy Head, à 1 200 m. Mon hélice avait dû être touchée, parce que mon moteur vibrait et la température du glycol et de l'huile était dans le rouge. J'ai réussi à atteindre la côte, mais, à ce moment, des flammes ont jailli du capot. La fumée a envahi le cockpit et j'ai décidé d'évacuer mon avion. Je suis remonté à 250 m, mais je ne parvenais pas à stabiliser mon appareil, parce que la fumée m'aveuglait. J'ai finalement réussi à sauter et mon avion a fini sa course à cinq cents mètres de moi dans un bois. Je n'avais rien. »

Peu démonté par son expérience du matin, Stanford Tuck s'adjuge un Ju 88 probable dans l'après-midi ! Le 25 août, il connaît la même mésaventure en abattant un Do 17 et, le 11 septembre, il prend le commandement du N° 257, un *Squadron* de Hurricane. Il est alors titulaire de 13 victoires sûres (dont deux en participation).

La deuxième phase de la Bataille d'Angleterre s'achève le 24 août, mais pas sur un succès flagrant de la Luftwaffe. La chasse britannique, malgré des pertes élevées, tient toujours bon. Les pertes allemandes ont été lourdes et n'ont pas été compensées par des destructions significatives. Les Allemands ont dispersé leurs efforts à attaquer de nombreux terrains ne relevant pas directement du *Fighter Command*.

▶ Le *Flight Lieutenant* Eric S. Lock, DSO, DFC *and bar*, avec la mascotte du N° 611 *Squadron* à Hornchurch, peu avant sa disparition, le 3 août 1941. On note son impressionnant palmarès ainsi que son insigne personnel. Quand il reçoit le DSO, le 17 décembre, il n'est que *Pilot Officer*, c'est-à-dire sans grande responsabilité au sein de son *Squadron*. (IWM)

◀ Le Mk. IA X4593 du N° 266 *Squadron* sera victime d'un accident le 22 novembre 1940 et considéré comme irréparable.

Cependant, la Luftwaffe n'a guère utilisé plus d'un tiers de ses effectifs à l'Ouest et le *Fighter Command* a perdu des pilotes qu'il ne peut remplacer. Si la guerre d'usure, qui n'a pourtant commencé qu'une semaine plus tôt, se poursuit à cette cadence, il n'est que trop évident que la RAF sera la première à atteindre le point de rupture.

LA BATAILLE DE LONDRES

Le beau temps, qui revient le 24 août, permet la reprise du bras de fer. La guerre prend alors une autre dimension avec le bombardement de Portsmouth, qui fait plus d'une centaine de morts dans la population civile. Mais le pire reste à venir. Vers 23 heures, Londres est victime d'une première attaque de la part de la Luftwaffe. La Bataille d'Angleterre va changer de visage.

La principale préoccupation de Dowding concerne les pertes en pilotes chevronnés, car leurs remplaçants doivent être lancés dans le grand bain avec une instruction réduite au strict minimum, comme l'explique Al Deere, alors *Flight Lieutenant* au N° 54 *Squadron* :

« À cette période de la bataille, entre août et le début de septembre, nous ne manquions plus d'avions. Mais nous manquions de pilotes et ceux qui nous arrivaient n'avaient jamais piloté de Spitfire, parce qu'il n'existait pas d'unité d'entraînement avancé à cette époque. Ils nous arrivaient droit des écoles. Certains avaient quelques heures sur Hurricane, mais aucune sur Spitfire. Par exemple, deux jeunes Néo-Zélandais, Mick Shand et Charlie Stewart, furent affectés à ma section. En discutant avec eux, je me suis rendu compte qu'ils avaient passé six semaines en mer pour venir en Grande-Bretagne après avoir été formés dans leur pays sur un avion d'un autre temps appelé Wapiti. Ils avaient fait deux tours de circuit sur Hurricane avant d'être envoyés chez nous. On était plutôt occupés et on n'a pu que leur donner un "amphi-cabine". On avait un Miles Master et on leur a fait faire un tour avec pour voir comment ils se débrouillaient. On les a "briefés" sur le Spitfire et on leur a fait faire un vol en solo et un tour de circuit. Puis, on les a emmenés en mission.

« Il était évident qu'ils n'allaient pas tenir longtemps. Je crois qu'ils ont fait une ou deux sorties avant d'être abattus, tous les deux terminant, par un curieux hasard, côte à côte dans une salle de l'hôpital de Douvres. L'un avait été repêché dans la Manche et l'autre s'était parachuté. Tout ce que je pouvais dire aux jeunes, c'était : *"ne prenez aucune initiative, collez à votre chef, restez en dehors de tout cela tant que vous ne sentirez pas le coup"*. Bien sûr, ce n'était pas facile pour les jeunes de suivre ces conseils. Ce qui arrivait, en général, c'est qu'ils suivaient leur chef de patrouille et que la seconde d'après, ils se retrouvaient au bout de leur parachute, descendus par un Me 109 qui s'était glissé derrière eux sans qu'ils ne s'en aperçoivent. »

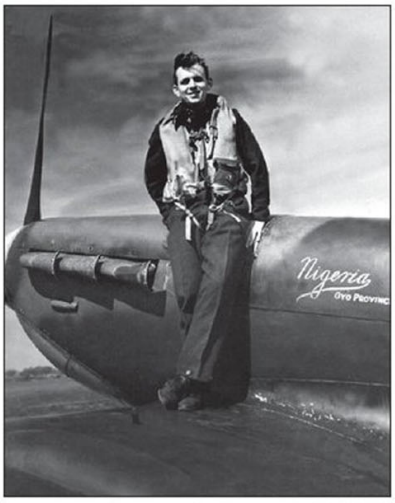
Robert W. Oxspring, alors *Pilot Officer* au N° 66 *Squadron*, évoque ces moments difficiles de la fin du mois d'août :

« Beaucoup de changements étaient survenus pendant les quatre jours qu'avait duré ma permission. Mon *Flight Commander*, Billy Burton, avait été promu à la tête du 616, le lendemain de mon départ. Sa place avait été prise par un Canadien, Pat Christie, qui avait abattu un 109 le lendemain, avant d'être touché et grièvement blessé lui-même. J'avais un nouveau commandant et je ne l'avais même pas rencontré...

◀ Portant le fanion de chef d'escadron, le Mk. IA R6800 était la monture habituelle du *Squadron Leader* R. H. A. Leigh, commandant le N° 66 *Squadron*. Il sera pourtant abattu avec le *Pilot Officer* H. W. Reilley (†) aux commandes, lors d'un combat au large de Gravesend, le 17 octobre 1940.

▶ Le Spitfire N3249 du N° 92 *Squadron* est accidenté par le *Sergeant* Ralph E. Havercroft, lors d'un atterrissage de nuit, le 31 août. Il sera retapé et affecté au N° 602 *Squadron* moins de deux mois plus tard.

Plusieurs camarades avaient été abattus par les 109. Cooky avait sauté avec de graves brûlures, Dunworth et Apple s'étaient écrasés et avaient été blessés et, pire encore, Smudger Smith, l'un des quatre officiers seniors, avait sauté, horriblement brûlé, pour mourir dans d'atroces souffrances, le lendemain soir. Les promotions, les mutations et les pertes m'avaient propulsé en l'espace de deux mois de l'état de "bleu-bite" à celui d'officier pilote senior. Pat Christie ayant été mis hors de combat, sa place de *Flight Commander* me revenait de droit. Les pertes du *Squadron* étaient alarmantes. En deux jours de combat, nous perdîmes huit avions et six pilotes. »



▶ Bobby Oxspring, alors *Pilot Officer* au N° 66 *Squadron*, futur DFC *and two bars*, terminera la guerre au grade de *Wing Commander* avec un palmarès de 14 victoires confirmées (plus 4 V-1). (ww2images.com)

Le mois d'août s'achève par deux terribles journées pour le *Fighter Command*. Les raids allemands ravagent de nombreux aérodromes, Debden, Kenley et Tangmere subissent de lourds dégâts et Biggin Hill est presque rayé de la carte. Dans la nuit, Londres est à nouveau bombardée.

Les combats des 30 et 31 août coûtent 16 pilotes de chasse tués, 22 blessés, 41 Hurricane et Spitfire détruits et 19 endommagés sérieusement.

Le 31 août, Hornchurch est l'objet d'un violent bombardement. Après plusieurs fausses alertes qui ont contraint à démarrer, puis arrêter les moteurs des Spit du N° 54 à chaque fois, ceux-ci ont du mal à se remettre en route lorsque, à 13h00, un véritable raid est annoncé. Le *Pilot Officer* Colin F. Gray, l'un des grands as de l'unité, réussit à décoller avant que les premières bombes ne tombent : « J'ai vu Hornchurch littéralement disparaître sous un nuage de poussière en quelques secondes ». Al Deere est bloqué par son propre ailier qui s'est mis en travers de la piste. « Dégage de là, Red Two ! », hurle-t-il. Il prend enfin son élan et ses roues se trouvent à quelques centimètres au-dessus du sol quand les premières bombes l'encadrent. Le *Pilot Officer* Richard H. Hillary du N° 603 (futur auteur du best-seller *Le Dernier ennemi*) est aux premières loges :

▶ Le *Flight* A du N° 54 *Squadron* à Hornchurch. Debout, à l'extrême gauche, Al Deere et, assis à l'extrême gauche, le *Sergeant* John K. Norwell. À la fin de la Bataille d'Angleterre, ils seront les deux seuls survivants du groupe. (ww2images.com)

« Du coin de l'œil, j'ai aperçu les trois Spitfire. Ils étaient à cinq ou six mètres du sol en formation étroite, quand le leader est passé sur le dos et a labouré la piste dans un bruit terrible de tissu qui se déchire. Le n° 2 a touché le sol avec le bout de son aile et a tourné autour de son hélice tandis que le troisième appareil a été catapulté sans ailes de l'autre côté du terrain. Je me souviens d'avoir eu cette pensée idiote : *"c'est le vol le plus court qu'il ait jamais fait"*. »

Par miracle, il n'y aura aucune victime et, mieux, les trois pilotes repartiront au combat dès le lendemain. Deere parcourt plus de cent mètres sur le dos après avoir percuté le sol à près de 150 km/h : « Un laps de temps terrifiant, pendant lequel j'ai labouré l'aérodrome la tête en bas, toujours solidement harnaché à l'intérieur du cockpit. Des pierres et de la poussière giflaient mon visage et mon casque était déchiqueté par le sol caillouteux sur lequel ma tête glissait. »

Son n° 2, le *Pilot Officer* E. F. Edsall, blessé aux jambes, rampe jusqu'au Spit de Deere et l'aide à se dégager. Quant au n° 3, le *Sergeant* Davies, personne ne sait ce qu'il est devenu. On retrouve bien son Spit sans ailes de l'autre côté de la clôture du terrain mais aucune trace du pilote. Il reviendra deux heures plus tard, à pied, et expliquera que, n'ayant trouvé aucune ouverture dans la clôture, il a été obligé de faire tout le tour de l'aérodrome pour rentrer par le portail !

Le 31 août est un jour noir pour les Bf 109. Pas moins de 23 sont perdus (et 6 endommagés à des degrés divers) – un record ! Parmi les grands vainqueurs de la journée figure le *Flying Officer* Brian J. G. Carbury, un Néo-zélandais de 22 ans du N° 603 *Squadron*. En trois sorties (09h00, 13h40 et 17h50), il revendique trois Bf 109 et deux... He 113 (preuve que l'intox allemande a bien fonctionné) :

« E/A ME 109 en vue et le *Squadron* les a pris en chasse. J'ai quitté la formation et me suis dirigé vers un autre groupe qui s'est avéré être des gars de chez nous. Entendu à la radio que des E/A bombardaient la base, suis revenu aussi vite que possible, mais les E/A volaient déjà cap à l'est. J'étais à 7 500 m et j'ai piqué pour attaquer les bombardiers, mais j'ai aperçu des chasseurs HE 113 et ME 109 au-dessus. J'ai attaqué un HE 113. Il est tombé comme une pierre, manquant d'entrer en collision avec la section qui fermait la marche et s'est écrasé au sol.

« J'ai fait une passe latérale sur un autre HE 113 qui volait à ma droite. Après une longue rafale, il est passé sur le dos. Le pilote a sauté et l'E/A a explosé au sol dans un endroit désert au sud de Southend.

« Je revendique deux HE 113 détruits (12h40-13h56) à l'ouest de Southend. »
Le bilan du mois d'août s'élève à 139 tués, 7 disparus et 110 blessés au *Fighter Command* et 389 chasseurs détruits, dont 127 Spitfire.
C'est dans la dernière semaine du mois que les premiers Mk. II sont affectés aux unités (d'abord aux N° 611 et 612 *Squadrons*).

DE JOYEUX DRILLES

Après que Hitler a ordonné de prendre Londres pour cible, le 7 septembre, ce qui constitue le premier grand tournant de la Bataille d'Angleterre, Dowding décide de réorganiser ses unités de chasse. Il classe les *Squadrons* en trois catégories :
– Catégorie A : toutes les unités affectées au 11 *Group*, ainsi que celles des 10 et 12 *Groups* pouvant être mises à la disposition du premier;
– Catégorie B : les unités hors 11 *Group* possédant les effectifs en hommes et matériel suffisants, mais devant être employées en ménageant la fatigue des uns et des autres;
– Catégorie C : toutes les autres unités, en particulier celles ayant beaucoup souffert, dont le personnel pourra être transféré aux unités de catégorie A après repos.
Le N° 92 *Squadron*, classé dans la catégorie C à Pembrey (Pays-de-Galles) depuis les dures bagarres de Dunkerque, arrive à Biggin Hill, le 8 septembre, en remplacement du 79, décimé et au bord de l'épuisement. Le 92 est un repaire de joyeux drilles atypiques qui n'ont de la discipline que de vagues notions et dont le signe de ralliement est une cravate rouge. Ils sont cependant terriblement efficaces. Parmi eux se trouvent Stanford Tuck, dont nous avons déjà parlé plus haut, et quelques futurs grands noms de la RAF, parmi lesquels le plus célèbre est sans nul doute le *Sergeant* Donald E. Kingaby, le seul pilote de la RAF qui recevra deux *bars* à sa DFM et qui, pour avoir été crédité de 16 Bf 109 sûrs et 6 probables, sera surnommé « The one-o-nine Specialist ».
Comme il a une fâcheuse tendance à perdre ses commandants à un rythme élevé (quatre en un mois, dont un seulement deux jours après son arrivée), le *Squadron* est fréquemment mené au combat par le *Flight Lieutenant* Charles B. Kingcome.

▲ Joyeux drilles peut-être, mais en tout cas très efficaces, comme le prouve leur palmarès, les pilotes du N° 92 *Squadron* posent autour de leur nouveau commandant (au centre), le *Squadron Leader* John A. Kent, après leur 130e victoire à Manston, en février 1941. De gauche à droite : deux personnages non identifiés, *Pilot Officer* Mottram, *Sergeant* Ralph E. Havercroft, *Flight Lieutenant* Brian Kingcome, Kent, *Flight Lieutenant* J. W. Villa, *Pilot Officer* Cecil H. Saunders, *Flying Officer* Robert H. Holland, *Flying Officer* Allan R. Wright, *Sergeant* Bowen-Morris et *Sergeant* Donald E. Kingaby. Kent restaurera une discipline qui laissait beaucoup à désirer. (ww2images.com)

◀ Créé à Tangmere le 16 mai 1940 sur Spitfire Mk. I, le N° 238 *Squadron* devra être transformé sur Hurricane quand il sera transféré à Middle Wallop le 20 juin.
La pénurie de Spitfire et une certaine prudence contraindront l'*Air Ministry* a la même opération avec les N° 249 et 257 *Squadrons*, au grand désespoir de leurs pilotes. (Collection C. Goss)

▲ Les combats ne doivent pas faire oublier une tâche vitale, la formation des pilotes de chasse. Elle est assurée, au dernier niveau, par les OTU (*Operational Training Units*), écoles d'application où les élèves font connaissance avec leur futur avion d'arme. À cet égard, les vieux modèles de Spitfire font parfaitement l'affaire. Ici, le Mk. I AR212, livré à la RAF en juillet 1941, est directement affecté à la 57 OTU, car trop démodé pour les *Squadrons* de première ligne. Le nez jaune signale que cet appareil, piloté par un instructeur, jouait le rôle « d'agresseur ».

À 20 ans et demi, Brian Kingcome est un cas à part. Peu préoccupé par son palmarès personnel, il considère que chercher à confirmer une victoire ou que de s'acharner à plusieurs sur un bombardier endommagé relève de la faute professionnelle. En l'air, il a l'habitude d'ignorer systématiquement les consignes des contrôleurs et celles du manuel en attaquant les formations de bombardiers ennemis par une passe frontale à la verticale. Cette technique fait dresser les cheveux sur la tête des nouveaux pilotes, mais ils finissent par s'y habituer. Les Allemands, pas vraiment. Cette manœuvre, si elle n'aboutit pas toujours à détruire ou endommager un bombardier, cause à chaque fois une véritable panique parmi les équipages ennemis qui, en général, disloquent leur formation.

LES DÉBOIRES DU MK. IB

Le 11 septembre est un « busy day » pour le N° 19 *Squadron*. Premier de la RAF à avoir été équipé en Spitfire deux ans plus tôt, il a été rééquipé en Mk. IB, la version à deux canons Hispano, début août 1940. Au sein de cet escadron, deux pilotes se distinguent plus particulièrement : le *Flight Sergeant* George C. Unwin et le *Squadron Leader* Brian J. E. Lane.

« Sandy » Lane, DFC, a eu un parcours un peu curieux. Promu à la tête d'un *Flight* à son arrivée au N° 19, en septembre 1939, il commande de fait le *Squadron* quand le *Squadron Leader* est abattu au-dessus de Dunkerque, le 25 mai 1940. Il en prend le commandement effectif le 5 septembre quand son remplaçant, le *Squadron Leader* Phillip C. Pinkham, est tué à son tour. Le 11 septembre, à bord de son Mk. IB à canons, il entraîne le N° 19 derrière lui pour former un « Big Wing » [2] : « J'ai décollé avec le 19 Sqdn à 15h40 pour former un *Wing* avec les 611 et 74 Sqdns. J'ai grimpé à 7 000 m au-dessus de North Weald. J'ai noté des tirs de DCA au sud de Gravesend et ai observé une importante formation d'E/A volant vers le nord à 6 000 m. J'ai viré vers le sud et ai piqué pour une attaque frontale sur la formation de tête de 12 He 111. J'ai viré sur ma gauche et ai vu les E/A mettre le cap au SE au-dessus de [illisible]. Il n'y avait plus alors que 7 He 111 en formation, avec 2 autres 400 m devant et 2 Me 110, 1 droit devant moi et 1 sur ma gauche. J'ai attaqué celui de devant. J'ai vu de gros morceaux se détacher de son moteur droit, qui s'est arrêté. J'ai dégagé et je suis revenu dans sa queue. Le moteur droit a pris feu et la dernière fois que j'ai vu l'E/A, il était en piqué. Le second Me 110 a ouvert les gaz et a abandonné les He 111. [...] Les He 111 avaient deux bandes blanches sur le gouvernail et les Me 110 le nez blanc jusqu'au pare-brise. » Lane est pourtant officiellement crédité de deux Bf 110 sûrs.

C'est la dernière sortie d'un Mk. IB du N° 19. Les débuts du Spitfire-canon ont été décevants, la faute en incombant à de nombreux enrayages. Pour loger le volumineux Hispano dans la faible épaisseur de l'aile, il a fallu le monter couché. En cas de manœuvres violentes, telles qu'il s'en produit en combat, les obus ont tendance à mal s'engager dans la culasse et à bloquer le mécanisme. En cas d'enrayage d'un canon, il devient très difficile de tirer avec l'autre en raison du puissant recul qui fait alors avancer le Spitfire en crabe.

Le 16 août, seul un avion sur sept engagés ne connaît pas d'enrayage. Trois jours plus tard, aucun des trois Spitfire ne peut tirer et le 24, deux sur huit seulement n'ont aucun souci. Le *Squadron Leader* Phillip C. Pinkham intervient alors auprès de ses supérieurs : « Au cours de tous les engagements survenus jusqu'ici, il apparaît que l'unité aurait infligé de plus lourdes pertes à l'ennemi si elle avait été équipée de Spitfire à huit mitrailleuses. Il est urgent que, tant que la question des enrayages n'aura pas été résolue, ce *Squadron* soit rééquipé en Spitfire-Bowning ».

[2] Pour les explications concernant les « Big Wings » et les « Little Wings », se reporter à *Aéro-Journal* n° 16 (juin-juillet 2010) sur la Bataille d'Angleterre.

▶ Les « artistes » du N° 19 *Squadron*. Assis sur l'aile, de gauche à droite : *Squadron Leader* Brian J. E. « Sandy » Lane, *Flight Sergeant* George C. « Grumpy » Unwin et *Flying Officer* Hubert R. « Dizzy » Allen. À eux trois, ils collectionnent 28 victoires à la fin de l'année 1940. (ww2images.com)

◀ Le Spitfire Mk. I R6597 du N° 152 *Squadron* à bord duquel le *Pilot Officer* Arthur R. Watson sera abattu lors du combat qui verra la disparition de Helmut Wick, le 28 novembre 1940. Posant devant l'avion, le *Sergeant* J. McBride-Christie. (Collection F. Grabowski)

Son vœu sera exaucé à titre posthume, Pinkham disparaissant lors de l'attaque d'un Dornier, le 5 septembre.

LE TOURNANT

Pour les Britanniques, le véritable tournant se situe le 15 septembre, lorsque la Luftwaffe tente un nouveau « grand coup ». Mais elle est attendue de pied ferme et accueillie avec tous les honneurs dus à son rang. Les pertes s'élèvent à 69 avions détruits et endommagés à plus de 60% du côté allemand, contre 50 chasseurs (catégories 2 et 3) du côté britannique.

Indéniablement, la RAF a repris la main et cette journée du 15 septembre, qui passera dans l'Histoire comme le point culminant de la Bataille d'Angleterre, s'achève sur une défaite claire et nette de la Luftwaffe.

Pourtant, celle-ci ne désarme pas encore. Le 18 septembre, le retour du soleil provoque celui des avions à croix noires. Trois vagues déferlent dans la journée pour un total de 1 116 sorties, soit près de 50% de plus que le 15.

La Luftwaffe change de tactique, délaissant Londres pour s'intéresser aux villes de l'estuaire de la Tamise et, surtout, en utilisant fort peu de bombardiers (92 sorties seulement). Les escadres de chasse sont envoyées dans leur totalité pour trois missions de *freie Jagd* chacune dans la journée. Elles en seront pour leurs frais, car la RAF refuse le combat.

Le 27 septembre se déroule l'un des derniers gros engagements de la Bataille d'Angleterre. La Luftwaffe effectue trois expéditions dans la journée, deux sur Londres et une sur Bristol (usines de moteurs), composées de petites formations de bombardiers, très fortement escortées, puisque la *Jagdwaffe* réalise 998 sorties.

Alors que les jours raccourcissent, que l'automne s'installe avec son cortège de brouillard et de pluie, le 30 septembre, la Luftwaffe monte une dernière tentative pour forcer la décision avant l'arrivée du mauvais temps qui mettra un terme aux opérations diurnes d'envergure.

Deux grosses expéditions, fortement encadrées (la *Jagdwaffe* effectue 1 015 sorties), visent essentiellement Londres et sa région, avec deux raids de diversion sur Southampton et Yeovil.

Mais le *Fighter Command* est sur le pied de guerre : il réalise 1 173 sorties, ce qui classe cette journée au second rang de toute la Bataille d'Angleterre, après le 15 août. Les combats sont confus et acharnés, la RAF revendique 46 victoires et la Luftwaffe 58; leurs pertes réelles sont respectivement de 40 et de 58 appareils.

LA FIN DE LA BATAILLE

Les combats qui s'étirent dans le climat incertain des mois d'octobre et de novembre changent de visage. Les bombardiers réservent la majorité de leurs visites à Londres et sous le couvert de la nuit. C'est la fin de la Bataille d'Angleterre et le début du « Blitz ».

Au mois d'octobre, 150 avions allemands sont abattus de jour dans le secteur du 11 *Group*, mais seulement 13 sont des bombardiers et, la plupart du temps, lors de vols solitaires. La Luftwaffe mise sur ses *Jabos* (chasseurs-bombardiers), qui équipent désormais une *Staffel* sur trois. Rattraper ces cibles isolées ou arrivant par petits groupes à haute altitude, n'est pas chose facile. Quand ils sont pourvus d'une escorte de chasse, ils évoluent à 7 500 m et les Spitfire éprouvent beaucoup de difficulté à engager le combat avec l'avantage de l'altitude.

La RAF décide de créer une unité spéciale à Gravesend, baptisée N° 421 *Flight* [3] et équipée de neuf Spitfire Mk. IIA, devant servir pour le guet aérien. Les Spitfire volent à la limite de leur plafond et suivent l'arrivée et la progression des formations allemandes, dont ils retransmettent les coordonnées par leur radio VHF. Mais cela ne va pas sans comporter quelques risques; entre le 9 et le 18 octobre, quatre d'entre eux seront abattus. Par la suite, ils effectuent leurs patrouilles à deux.

Cependant, ces patrouilles, dites « Jim Crow », et la chaîne de radar s'avérant encore insuffisantes pour que les défenseurs aient le temps matériel de prendre une altitude suffisante, le 7 octobre Dowding institue des « standing patrols » (connues dans l'armée de l'Air sous le nom de « patrouilles a priori » et plus tard dans l'US Navy sous celui de « CAP – combat air patrol »). Deux fois par jour, un *Squadron* de Spitfire s'installe à 9 000 m dans le secteur Biggin Hill – Maidstone – Gravesend dans l'attente d'un raid ennemi. Le but n'est pas tant d'intercepter les intrus que de couvrir les unités qui décollent sur alerte. Fin octobre, le *Fighter Command* décide de maintenir une patrouille constante de deux *Squadrons* du lever du jour au coucher du soleil.

C'est à cette époque que le *Fighter Command* entérine la formation de combat à quatre appareils (deux paires) et que les *Squadrons* en patrouille sont autorisés à s'étirer en largeur (et non plus en file indienne); en outre, il recommande de faire évoluer systématiquement deux avions au-dessus de la formation.

Pour la RAF, la Bataille d'Angleterre est officiellement close au 31 octobre, mais la guerre continue.

[3] Ce *Flight* donnera naissance à l'une des plus prestigieuses unités de chasse de la RAF, le N° 91 *Squadon*, le 11 janvier 1941.

PORTRAIT D'UN AS

JOHN CHARLES DUNDAS est né près de Doncaster, le 19 août 1915. Après avoir obtenu une licence en histoire, il passe quelque temps à étudier à la Sorbonne et à l'université d'Heidelberg. Devenu joumaliste, il entre dans l'Auxiliary Air Force et devient « pilote du dimanche » au N° 609 *Squadron*. Il est mobilisé à la déclaration de guerre. Il obtient sa première victoire le 31 mai 1940 au-dessus de Dunkerque. Le 9 octobre, il est décoré de la DFC :

« Bonne nouvelle ! écrit-il à sa mère. Quand je suis rentré [de permission], j'ai appris qu'on me donnait le B *Flight* et que j'avais reçu la DFC. Le commandant de la base avait un ruban dans un tiroir de son bureau et me l'a donné pour que je le porte aussitôt. Je suis aux anges. On a si peu d'autre chose à se mettre sous la dent par les temps qui courent. »

L'attribution d'une *bar* à sa DFC sera publiée dans la *London Gazette* en date du 7 janvier 1941. Quand il disparaît, il est le « *top-scorer* » du 609, avec 12 victoires seul, quatre en participation, deux probables et cinq avions endommagés.

Son jeune frère, Hugh, alors pilote au N° 616 *Squadron* en dresse le portrait :

« Aristo, intello et athlète mais en même temps insouciant, sociable et boute-en-train, John réussissait tout mieux que les autres et sans jamais avoir l'air d'y toucher, ce qui évidemment irritait tout le monde. »

Frank H. Ziegler écrit dans son historique du 609 :

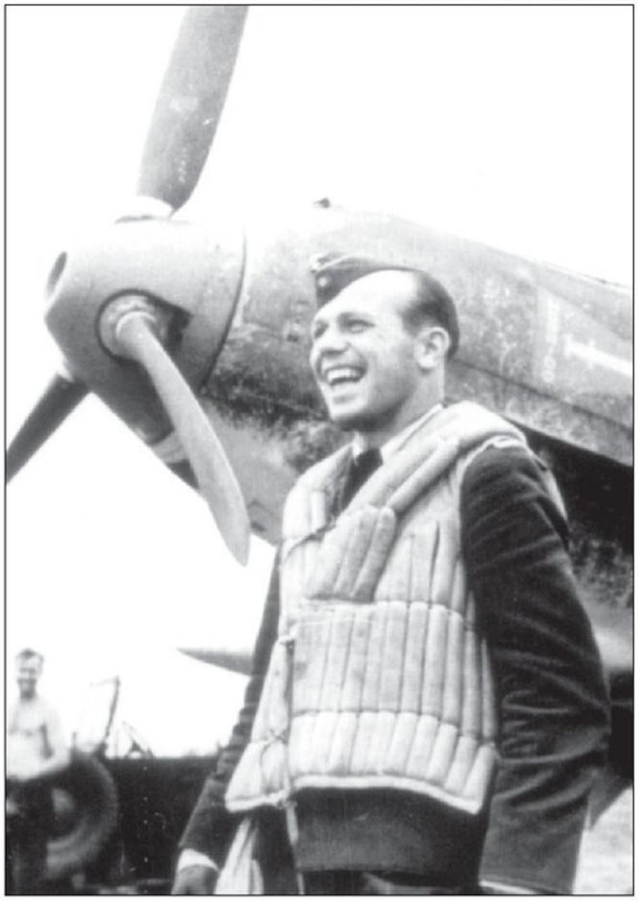
« S'ils [Wick et Dundas] s'étaient rencontrés dans d'autres circonstances, ils se seraient détestés au premier regard. [...] En fait, chacun combattait exactement contre tout ce que représentait l'autre. Pour Wick, le militaire professionnel, Dundas aurait été l'un de ces décadents aux cheveux longs, dont l'attitude décontractée était le reflet du libéralisme de la Grande-Bretagne et de son empire. Pour Dundas, Wick aurait paru pisse-froid, psychorigide et dangereusement patriote. »

▲ John Dundas (second en partant de la gauche) avec ses équipiers du N° 609

Palmarès de John C. Dundas

31.05.40	He 111	Dunkerque
	1/2 Do 17	Dunkerque
13.07.40	Bf 110	Portland Bill
11.08.40	Bf 110	Swanage
12.08.40	Bf 110	Île de Wight
13.08.40	Ju 87	Baie de Lympne
14.08.40	Do 17	Salisbury
	1/2 Ju 88	Middle Wallop
15.09.40	1/3 Do 17	Ryde
24.09.40	Bf 110	Île de Wight
25.09.40	Do 17	Bristol
26.09.40	Bf 109	Île de Wight
27.09.40	Bf 110	Portland
07.10.40	1/2 Bf 110	Warmwell
15.10.40	Bf 110	Baie de Christchurch
28.11.40	Bf 109	Île de Wight

▼ Le *Major* Helmut Wick, *Kommodore* de la JG 2, as aux 56 victoires, à égalité de victoires avec Adolf Galland et devant Werner Mölders au palmarès de la Luftwaffe, le jour de sa disparition.



ÉPILOGUE

Un dernier épisode, en marge de la Bataille d'Angleterre, se déroule le 28 novembre. Ce jour-là, vers 16h30, la JG 2 repart de Cherbourg-West en direction d'un secteur situé entre le sud de Southampton et l'ouest de l'île de Wight. La RAF envoie deux *Squadrons* de Spitfire à leur rencontre, le 152, commandé par le *Squadron Leader* Derek Boitel-Gill, et le 609, mené par le *Squadron Leader* Michael Lister-Robinson, tous deux basés à Middle Wallop. Ces deux *Squadrons* foncent pleins gaz sur les Messerschmitt, mais ce qui s'est passé ensuite sombre dans une certaine confusion.

Le *Pilot Officer* Keith Ogilvie, à l'arrière du 609, aperçoit trois « nez jaunes » derrière lui et crie à ses équipiers de dégager, lui-même partant en piqué non sans avoir été atteint par quelques obus de canon. Le *Pilot Officer* Eric Marrs du 152 note de nombreuses traînées de condensation qui, brutalement, s'arrêtent; il n'a aucun doute, les Messerschmitt sont passés à l'attaque. Le *Leutnant* Franz Fiby, qui est reparti avec le *Geschwaderstab*, rapporte le début du combat :

« On a eu de la bagarre au-dessus de l'île de Wight. Pendant l'attaque, Pflanz [*Oberleutnant* Rudi Pflanz] et moi avons été séparés du reste du *Schwarm* et nous avons couru après deux Spitfire. Ils nous ont donné beaucoup de fil à retordre, puis ils ont rompu le combat en partant en piqué prononcé. Comme nous cherchions les autres, une quinzaine de chasseurs nous ont coiffés. J'en ai vu un prendre Rudi pour cible et j'ai hurlé : "*Rudi, avions au-dessus à gauche. Fichons le camp d'ici !*" J'ai perdu Rudi et je suis rentré au terrain. Nous avons gardé le contact radio pour nous assurer mutuellement que tout allait bien. »

La première victoire revient au *Major* Helmut Wick, *Kommodore* de la JG 2 : un Spitfire à 17h13. Ogilvie a aperçu son camarade du 609, le *Pilot Officer* Paul Baillon, être descendu et sauter à 30 km au sud de Bournemouth et on peut présumer qu'il s'agit du Spitfire abattu au cours de la première attaque. Toutefois, il est possible que la victime de Wick ait été le *Pilot Officer* Arthur Watson du 152. Il est cependant peu probable que les Allemands aient aperçu son avion s'écraser, car le *Pilot Officer* Graham Cox de la même unité a vu l'avion de Watson être touché, émettre de la fumée et rejoindre la terre ferme à la hauteur de Poole Harbor; l'appareil a percuté près d'Arne, mais, malheureusement, le parachute du pilote n'a pas eu le temps de s'ouvrir.

Quelques top-scorers

Eric Lock
14 victoires au 15.09.40 (26 au total)

Né en 1920, Eric Stanley Lock s'engage dans la Réserve de la RAF à 19 ans et rejoint le N° 41 *Squadron* à la mobilisation.
Il remporte sa première victoire le 15 août 1940 et le mois de septembre va lui être particulièrement favorable, avec 16 victoires sûres et 3 probables. En octobre, en moins de trois semaines, il reçoit la DFC *and bar*.
Le 17 novembre, abattu par un Bf 109, il se crashe à l'atterrissage au retour. Grièvement blessé au bras droit et aux deux jambes, il subit quinze opérations et ne sort de l'hôpital qu'en mai 1941. Entre-temps, il est décoré du DSO (décembre 1940).
En juillet 1941, il commande un *Flight* du N° 611 *Squadron*. Eric Lock disparaît mystérieusement lors d'une mission de *strafing* près de Calais, le 3 août 1941.

« Sailor » Malan
9+4 victoires au 15.09.40 (27+7 au total)

Sud-Africain de naissance, Adolf Gysbert Malan rejoint la RAF en 1936 et est affecté au N° 74 *Squadron*. Il devient *Flight Lieutenant* quand son unité est rééquipée en Spitfire, au début de l'année 1939. Il participe brillamment aux opérations au-dessus de Dunkerque, revendiquant 3 victoires seul, plus 2 en collaboration. Il reçoit la DFC, puis une *bar* pour deux victoires de nuit, en juin. En août 1940, il prend le commandement du 74.
Il est reconnu pour ses talents de fin tacticien et le *Fighter Command* diffuse largement ses fameuses lois du combat aérien, baptisées *Ten Rules of Air Fighting*.
En mars 1941, il commande le *Wing* de Biggin Hill, puis il commandera un moment le 145 (*Free French*) *Wing*. Il quitte la première ligne en juillet 1944.
DSO *and bar*, DFC *and bar*, il est crédité de 27 victoires seul et 7 en participation, ce qui en fait le plus grand as du *Fighter Command*. Il décède des suites de la maladie de Parkinson, en 1963.
Il tire son surnom de « Marin » de son passage comme jeune officier au sein d'une compagnie maritime.

Colin Gray
16 victoires au 15.09.40 (29 au total)

Ce Néo-Zélandais, né en 1914, est refusé deux fois par la RAF pour des raisons de santé. Sa troisième tentative, en septembre 1938, est la bonne. En novembre de l'année suivante, il est affecté au N° 54 *Squadron*, où il retrouve l'un de ses compatriotes, Al Deere.
Il entre en action au-dessus de Dunkerque et revendique 5 victoires avant le début de la bataille, ce qui lui vaut une DFC. Il ajoute 12 victoires au cours de l'été et passe *Flying Officer*, en octobre. Il est promu *Flight Lieutenant* deux mois plus tard.
Il combat ensuite en Tunisie, à Malte et en Sicile comme *Wing Commander*. Il fera un second tour d'opérations, en 1944, mais ne sera plus engagé en opérations.
DFC *and two bars*, Colin Falkland Gray termine la guerre avec le grade de *Wing Commander* et un palmarès de 27 victoires seul et 2 en collaboration. Il est l'as des as néo-zélandais.
Il restera dans la RAF jusqu'à sa retraite, en 1961, puis rentrera au pays et finira sa carrière comme DRH de la filiale d'Unilever en Nouvelle-Zélande.

Brian Carbury
11+2 victoires au 15.09.40 (15+2 au total)

Néo-zélandais, Brian John George Carbury arrive en Angleterre en 1937, à l'âge de 19 ans. Trop vieux pour servir dans la Royal Navy, il est engagé par la RAF et versé au N° 41 *Squadron*. Il est prêté au N° 603 pour former les pilotes sur Spitfire, mais, à la suite de la déclaration de guerre, il y reste.
Après que le 603 a gagné Hornchurch, fin août 1940, son palmarès grimpe en flèche. En deux mois (septembre et octobre), il reçoit la DFC et une *bar*, dues en grande partie à son exploit du 31 août, quand il revendique cinq Bf 109 (enfin, plus exactement, 3 Bf 109 et 2... He 113), en trois sorties.
Fin 1940, il devient instructeur en OTU et est promu *Flight Lieutenant*. Il passe en cour martiale pour escroqueries et est forcé de quitter la RAF en 1944. Il rentre au pays, où il connaîtra d'autres soucis avec la justice pour avoir convoyé des Beaufighter en Israël, avant de mourir à l'âge de 44 ans.

Stanford Tuck
12+2 victoires au 15.09.40 (27+2 au total)

Robert Roland Stanford Tuck, jeune londonien de 20 ans, arrive au N° 65 *Squadron*, en mai 1936. Victime d'une collision aérienne, il se laisse pousser la moustache pour cacher la cicatrice. Il est muté comme *Flight Commander* au N° 92 *Squadron*, avec lequel il entre en action au-dessus de Dunkerque. Tuck est l'un des premiers pilotes de Spitfire à atteindre le statut d'as.
Début septembre, il devient *Squadron Leader* au N° 257 *Squadron* sur Hurricane. Mais, lors d'une visite à son ancienne unité, il emprunte un Spitfire et abat un Bf 109. Fin octobre 1940, il compte 18 victoires (dont 2 en collaboration).
Il prend le commandement du *Wing* de Duxford, en juillet 1941, puis de celui de Biggin Hill, en décembre.
Le 28 janvier 1942, il est abattu par la *Flak* et est fait prisonnier. Il s'évade en février 1945 et rejoint les lignes soviétiques, où il combat à pied pendant quinze jours avant de rejoindre l'ambassade de Grande-Bretagne à Moscou.
Après la guerre, il deviendra ami avec Adolf Galland, qui l'avait invité à partager son repas le jour où il avait été descendu.
DSO, DFC *and two bars*, Tuck a revendiqué un total de 29 victoires (dont 2 en collaboration).

Eric Lock

« Sailor » Malan

Stanford Tuck

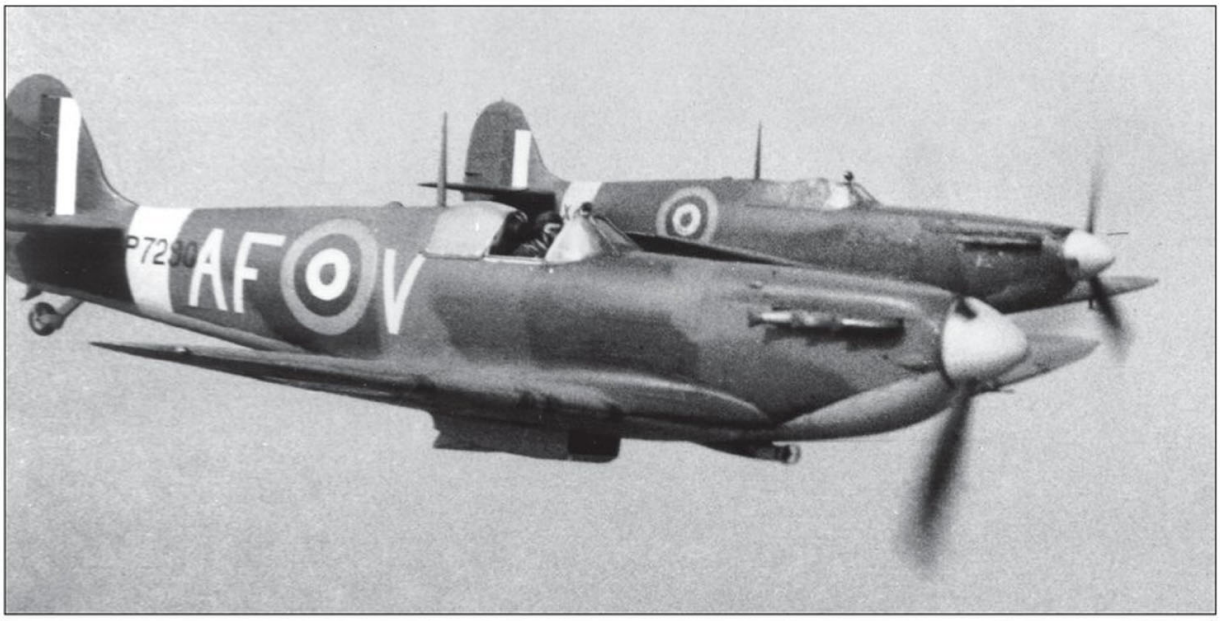
Colin Gray

Brian Carbury

Al Deere

Al Deere
13+1 victoires au 15.09.40 (17+1 au total)

Alan Christopher Deere naît en Nouvelle-Zélande en 1917. Il s'engage dans la RAF en 1937 et rejoint le N° 54 *Squadron*. Le 23 mai 1940, il remporte la première victoire officielle du Spitfire. La DFC l'attend pour ses 8 victoires revendiquées au-dessus de Dunkerque.
La Bataille d'Angleterre lui offre de nouvelles opportunités d'augmenter son score, qui s'élève à 14 victoires (dont une en collaboration) à la fin de celle-ci. Il est abattu deux fois et est impliqué dans une collision avec un Bf 109. Il reçoit une *bar* à sa DFC en novembre.
Comme Malan, il commandera par la suite le *Wing* de Biggin Hill et celui des Français libres (145). Il poursuivra sa carrière au sein de la RAF après la guerre.
La citation de son DSO fait état de 19 victoires (dont une en participation).



▶ Au premier plan, le Mk. IIA P7290, affecté au N° 611 *Squadron*, le 14 août 1940. Il sera transféré à l'AFDU (*Air Fighting Development Unit*), dont il porte ici le code tactique, en mars 1942. Il terminera sa carrière au N° 759 *Squadron*, une école de chasse de la Fleet Air Arm, basée à Yeovilton, en janvier 1945. (IWM)

Pendant ce temps, au-dessus de l'eau, Eric Marrs se retrouve à 100 m derrière un 109 qui est en train de rétablir après une attaque en piqué. Il tire une courte rafale, mais une giclée d'huile, qui macule son pare-brise, lui fait perdre de vue sa victime potentielle. Il aperçoit ensuite un pilote au bout d'un parachute, entouré de débris incandescents. À ce moment, le *Flight Lieutenant* John C. Dundas (609) crie à la radio : « *I've finished a 109. Whoopee !* » Cet appel est capté par le contrôleur au sol et par Lister-Robinson qui lui répond par un « Bien joué, John ! » Il n'aura pas de réponse de la part de Dundas.

Après la victoire de Wick, la JG 2 en revendique cinq autres en six minutes : *Gefreiter* Friedrich Schumann (2./JG 2) à 17h15, Pflanz (*Stab*) à 17h18, *Leutnant* Julius Meimberg (4./JG 2) à 17h20 et un doublé pour le *Feldwebel* Karl Pfeiffer (3./JG 2) à 17h20 et 17h21. Meimberg indique avoir descendu en flammes un Spitfire dont le pilote n'a pas pu sauter. Il s'agit peut-être du *Sergeant* Zygmunt Klein, un Polonais du 152. Le *Pilot Officer* Fred Holmes, de la section de Klein, a aperçu un Spitfire en vrille avec une petite flamme rouge sortant d'un côté; il l'a rapidement perdu de vue. Toutefois, le plus intrigant reste le combat de Rudi Pflanz tel que décrit par Fiby peu après l'événement :

« Après t'avoir perdu, je suis rentré à basse altitude. J'ai distingué deux appareils devant moi. J'ai voulu m'en rapprocher, mais il était trop tard. Le second était un Spitfire et il venait d'abattre le 109 dont le pilote avait sauté en parachute. J'ai descendu le Spitfire et le pilote est tombé à l'eau. J'ai appelé le service de secours en mer. »

Un seul Bf 109 est perdu ce jour-là, celui de Wick. Il est difficilement réfutable qu'il s'agit bien de celui que Pflanz a vu tomber. En revanche, déterminer qui a abattu Wick est une tout autre affaire.

Les 152 et 609 ont perdu chacun deux Spitfire, deux de moins que ce que revendique la JG 2. Seuls deux pilotes ont revendiqué un 109, Dundas du 609 et Eric Marrs du 152. Malheureusement, aucun témoin n'a suivi dans sa continuité le combat de Marrs et personne n'a vu la victoire de Dundas. Toutefois, son appel à la radio laisse peu de doutes quant à la certitude qu'il avait d'avoir descendu sa victime. Il a aussi été écrit que Klein du 152, dont la section suivait celle de Marrs, avait activement participé à la destruction du 109 de Wick. Si tel était le cas, sa victoire aurait été confirmée par les pilotes de la *Green Section* qui ont observé la chute d'un appareil qu'ils ont pensé être celui de Klein. Quant aux deux autres pilotes descendus, Baillon du 609 et Watson du 152, leur chute a été suivie par leurs équipiers et aucun n'a jamais mentionné qu'ils aient abattu un Bf 109.

Une seule chose reste certaine. Le Spitfire qui a eu Wick a été descendu à son tour par Pflanz. Deux pilotes ont revendiqué un Bf 109, mais un seul, Dundas, y est resté. La conclusion reste logique, même si ce combat au large de l'île de Wight, en ce 28 novembre 1940, donne encore matière à controverse. La seule certitude, c'est que quatre pilotes de la RAF et le *Major* Helmut Wick ont été descendus et qu'aucun n'est revenu vivant.

QUELQUES CHIFFRES

La bataille aérienne terminée commence celle des chiffres.

Les dix-neuf unités de Spitfire ont revendiqué 1 064,5 victoires entre le 1er juillet et le 31 octobre. Cependant, les travaux de John Alcorn [4] ont démontré que seulement la moitié (521,5) correspond à une perte effective du côté allemand.

Dans la RAF, les revendications sont classées en deux catégories : *destroyed confirmed* et *destroyed unconfirmed*. La seconde recouvre le cas d'un avion ennemi ayant rompu le combat dans des circonstances qui mènent à penser qu'il est condamné.

Cependant, au mois de juillet, cette catégorisation soulève critiques et plaintes. L'élévation brutale du nombre des engagements entraîne un surcroît considérable de travail pour les officiers

▼ Le Mk. IIB P8332 est pris en compte par le N° 222 *Squadron*, le 21 mai 1941. Envoyé au Canada en avril 1942, il s'y trouve toujours, faisant désormais partie de l'exposition du Ontario National Museum of Science and Technology d'Ottawa.

▲ Le *Squadron Leader* Donald O. Finlay pose devant son Mk. IIA (P7666) du N° 41 *Squadron* à Hornchurch, en novembre 1940. (IWM)

de renseignement chargés de vérifier les rapports des pilotes et des témoins oculaires. On s'aperçoit alors que de nombreux pilotes suivent leur proie pour s'assurer de son sort et pour noter l'endroit exact du crash. De ce fait, non seulement ils se mettent en danger, mais surtout ils descendent trop bas pour reprendre ensuite le combat. Certains officiers supérieurs (comme l'*Air Vice-Marshal* Keith Park) souhaitent le maintien de la catégorie *destroyed unconfirmed* pour servir de frein à un excès de zèle.

Toutefois, le 13 août, cette catégorie disparaît pour faire place à deux autres : *probably destroyed* et *damaged*.

Cela ne fait pas l'affaire des services du renseignement de la RAF chargés d'estimer les pertes et l'évolution des effectifs de la Luftwaffe. Sur les 279 avions allemands revendiqués entre le 8 et le 15 août, seuls 51 sont tombés sur le sol anglais. Quid du reste ? Comment aussi savoir combien des 147 revendiqués comme « probables » peuvent être considérés comme des pertes à part entière ?

Pire, à cette époque, les chiffres des revendications non vérifiés commencent à être communiqués quotidiennement à la presse. Ils sont donc pris pour argent comptant par le grand public et les correspondants de guerre étrangers. Piégé, l'*Air Ministry* décide néanmoins, avec l'aval de Churchill, de poursuivre sa politique, ne serait-ce qu'à des fins de propagande intérieure et aussi vis-à-vis des Américains.

QUELQUES STATISTIQUES

Entre le 27 juillet et le 26 octobre, la RAF a reçu 505 Spitfire neufs et 291 réparés. On notera avec intérêt le taux particulièrement élevé de cette seconde catégorie dû à la remarquable efficacité du service de récupération des avions endommagés. Certaines semaines, la RAF a reçu autant d'avions neufs que d'avions remis en état. L'avantage de combattre sur son sol...

Pendant cette même période, les pertes se sont élevées à 405 appareils détruits (catégorie 3) et 406 endommagés (catégorie 2), toutes causes confondues. Cela laisse donc un solde négatif de 15 avions, auquel il faut ajouter les 100 Spitfire réservés à l'export [5] ! On peut ainsi vérifier l'intensité des combats au cours de la semaine du 1er au 7 septembre, quand la RAF a atteint le record de 111 Spitfire perdus (cat. 2 et 3) pour une prise en compte de seulement 56, soit exactement la moitié [6].

Le bombardement des usines Supermarine de Woolston et Itchen par la KG 55, le 26 septembre, a porté un coup très rude au programme du Spitfire. Si les précieuses machines-outils ont été épargnées de la destruction, les deux usines ont dû être abandonnées et leurs ateliers ont été dispersés dans les environs. Le coût s'élève à environ trois semaines de production, soit quelque 90 appareils.

Cela explique pourquoi il n'y a eu ni création ni transformation d'unités sur Spitfire entre avril 1940 et janvier 1941.

Pendant cette même période, le *Fighter Command* a perdu 481 pilotes tués ou disparus et 422 blessés, toutes unités et toutes causes confondues.

[4] Cf. *Aeroplane Monthly* de septembre 1996.

[5] *The Battle of Britain* – T.C.G. Jones – RAF Official Histories, Frank Cass, Londres, 2000.

[6] Catégorie 2 : avion endommagé au-delà de la capacité de l'unité de le réparer sur place. Catégorie 3 : porté disparu ou irréparable.

Supermarine Spitfire Mk. IIA (P7666)
Squadron Leader Donald O. Finlay
N° 41 *Squadron*
Hornchurch, octobre 1940.

1941
LES GRANDS CIRQUES

▶ Un Mk. IIA du N° 91 *Squadron* à Hawkinge, début 1941. (IWM)

Une fois la bataille d'Angleterre conclue victorieusement, la RAF, cherchant à renouer avec l'offensive, se lance alors dans des opérations diverses et variées comportant un certain nombre de missions bien précises, auxquelles elle attribue des noms de code. Voici les principaux concernant les chasseurs :

– *Circus* : raid tactique diurne de bombardiers moyens avec escorte de chasse, destiné à faire sortir la chasse allemande et engager le combat contre elle;

– *Ramrod* : bombardement de jour visant une cible particulière avec escorte de chasse;

– *Ranger* : pénétration en profondeur (diurne ou nocturne) pour destruction d'objectifs d'opportunité;

– *Rhubarb* : raid à basse altitude sous protection des nuages pour l'attaque d'objectifs en territoire occupé;

– *Roadstead* : attaque de chasseurs-bombardiers en mer ou dans les ports tenus par les Allemands;

– *Rodeo* : nom de code du *sweep* (littéralement, balayage, c'est-à-dire, chasse libre).

JOUER « AVEC LES BLANCS »

Grâce, d'une part, aux pertes en nette diminution en novembre et en décembre et, d'autre part, à une production qui tourne à plein régime, la nouvelle année 1941 trouve le *Fighter Command* en bien meilleure forme qu'au sortir de l'été précédent. Il s'agit maintenant à la fois d'occuper à temps plein les pilotes et les avions, qui ne cessent d'affluer dans les unités, et de reprendre l'initiative.

On est bien conscient en haut lieu que des raids menés par des chasseurs ne seront que des coups d'épingle, mais ils présentent l'avantage de mobiliser chez l'ennemi du personnel et du matériel (avions, *Flak*...), qui seraient plus utiles ailleurs. Certes, au début de l'année 1941, la Luftwaffe est au repos en Allemagne et dans les pays occupés, mais cette tactique s'avérera payante quand l'aviation allemande passera à son tour à l'offensive au sud et à l'est.

En outre, il n'y a rien de pire pour le moral, la cohésion et la combativité des aviateurs que l'oisiveté. La RAF sait pertinemment que ces missions ne lui feront pas gagner la guerre, mais elle n'a pas le choix.

La première sortie offensive officielle (une *Rhubarb*) est à porter au crédit du *Flight Lieutenant* G. P. Christie et du *Pilot Officer* A. W. Bodie, tous deux du N° 66, qui, le 20 décembre 1940, à basse altitude, sous une épaisse couche nuageuse, mitraillent l'aérodrome du Touquet sans être inquiétés.

Le 9 janvier 1941, les N° 65, 145 et 610 *Squadrons* effectuent un *sweep* à haute altitude au-dessus de la France. Mais la Luftwaffe choisit de l'ignorer, comme l'avait fait la RAF en pareilles circonstances, quelques mois plus tôt.

Il est manifeste que des chasseurs, pour la plupart armés seulement de mitrailleuses, ont un pouvoir de destruction des plus limités. Il faut donc trouver un moyen d'action de plus grande ampleur pour obliger la Luftwaffe à monter au combat. C'est la naissance du *Circus*.

Le *Circus* n° 1 est lancé le lendemain, 10 janvier. Y participent six malheureux Blenheim escortés par quatre

▼ Le Spit Mk. IIA P8078, baptisé GARFIELD WESTON III, est affecté au N° 222 *Squadron* début mars 1941. William Garfield Weston était un businessman canadien, membre du Parlement britannique, qui avait fait fortune dans le biscuit. Il offrit 100 000 livres sterling au plus fort de la Bataille d'Angleterre pour financer la construction de chasseurs.

▲ Deux Mk. IIA du N° 65 *Squadron* se préparent à décoller de Kirton-in-Lindsey, le 18 juin 1941. Baptisé EAST INDIA SQUADRON, le N°65 avait pour tradition de porter la mention sous l'habitacle de ses avions. (IWM)

Squadrons de Hurricane et sept de Spitfire Mk. II, soit pas moins de 103 chasseurs. L'objectif – un prétexte en quelque sorte – est un dépôt de munitions près de Calais. Si les Blenheim s'en sortent sans une égratignure, en revanche, les pertes s'élèvent à un Hurricane et un Spitfire, un second se vautrant à l'atterrissage sur un terrain de secours et deux autres étant endommagés. Les Bf 109 du II./JG 3, quant à eux, rentrent à leur terrain intacts.

Le résultat est jugé satisfaisant, ce qui conforte l'*Air Ministry* dans ses choix. Une nouvelle guerre d'attrition est née et la RAF est ravie de constater que, maintenant, c'est elle qui joue « avec les blancs ». Toutefois, le rapport de cette mission se conclut sur une mise en garde :

« D'un autre côté, comme test de supériorité aérienne, l'opération est peu convaincante, puisque aucun engagement majeur n'a eu lieu. En outre, certains suggèrent que nous avons eu de la chance de ne pas rencontrer une opposition plus énergique en raison de la tendance dangereuse de nos unités à s'éparpiller et à descendre à basse altitude. On en conclut qu'il serait sage, pendant quelque temps, d'y aller doucement et de se contenter de tentatives de surprendre et porter la confusion chez l'ennemi sans risquer de lourdes pertes. »

Très vite, cependant, se pose la question du rayon d'action du Spitfire, qui n'a jamais été conçu pour aller porter la guerre sur le continent, mais pour éviter que d'autres la portent sur la Grande-Bretagne. Elle n'est que très partiellement résolue avec l'installation sur certains Mk. IIA d'un réservoir de 182 litres sous l'aile gauche. Cette augmentation de près de 50% de la capacité en carburant permet d'allonger le rayon d'action dans des proportions à peu près équivalentes mais au détriment des performances, cette variante, confiée principalement aux N° 152 et 222 *Squadrons*, se révélant à peine supérieure au Hurricane.

EXPANSION ET TRANSFORMATION

Au 1er janvier 1941, le *Fighter Command* aligne toujours 19 *Squadrons* de Spitfire, soit 13 sur Mk. I :

– N° 54, 64, 65, 72, 92, 151, 222, 266, 602, 609, 610, 611 et 616;

et 6 sur Mk. II :

– N° 19,41, 66, 74, 234 et 603.

La prise en compte par la RAF de 806 machines au cours des six premiers mois permet de créer dix unités nouvelles :

– N° 91 (janvier), 118 (mars), 122 (mai), 123 (mai), 124 (mai), 129 (juin), 130 (juin), 131 (juin), 132 (juin), 411 (juin);

et d'en transformer cinq :

- N° 111 (avril), 303 (janvier), 313 (mars), 403 (mai), 501 (avril).

Il est intéressant de noter la transformation d'une unité polonaise (N° 303), d'une tchèque (N° 313) et d'une canadienne (N° 403) et la création d'une autre unité canadienne (N° 411).

◀ Le Spitfire Mk. IIA P8194 (GOLD COAST I) du N° 91 *Squadron*, photographié à Hawkinge, le 23 avril 1941, est la monture du *Flight Sergeant* Donald A. S. McKay, un futur as, DFM *and bar*, aux 17 victoires (dont 3 en collaboration). Il aura peu d'occasions de voler avec, son *Squadron* étant rééquipé en Mk. V trois semaines après la prise en compte du P8194.

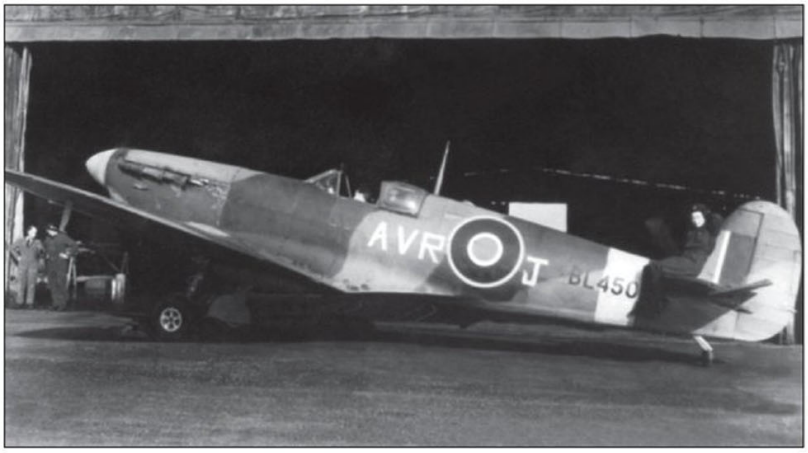
▶ Un Mk. VB du N° 91 *Squadron*. Le 27 novembre 1940, les avions du *Fighter Command* reçoivent une bande de couleur *Sky Type S* qui entoure l'arrière du fuselage. Les casseroles sont également peintes dans ce ton, aussi appelé *Duck Egg Blue* et même *Duck Egg Green* (sans doute selon la race du canard...). C'est à cette date que l'intrados de l'aile gauche est à nouveau peint en noir, disposition définitivement supprimée le 22 avril 1941.

Squadrons de Spitfire du RAF *Fighter Command*
1er juin 1941

Squadron	Version	Base	*Wing*
Opérationnels			
9 Group			
308	Mk. IIA	Baginton	Baginton
10 Group			
66	Mk. IIA	Portreath	Perranporth
118	Mk. IIA	Bisley	Middle Wallop
152	Mk. IIA	Portreath	Pembrey
234	Mk. IIA	Warmwell	Middle Wallop
501	Mk. IIA	Colerne	Colerne
11 Group			
54	Mk. IIA/VA	Hornchurch	Hornchurch
74	Mk. IIA/VB	Gravesend	Biggin Hill
91	Mk. VB	Hawkinge	Biggin Hill
92	Mk. VB	Biggin Hill	Biggin Hill
145	Mk. IIA	Merston	Tangmere
303	Mk. IIB	Northolt	Northolt
603	Mk. VA	Hornchurch	Hornchurch
609	Mk. IIA	Biggin Hill	Biggin Hill
610	Mk. IIA	Westhampnett	Tangmere
611	Mk. VA	Southend	Hornchurch
616	Mk. IIA	Westhampnett	Tangmere
12 Group			
19	Mk. IIA	Fowlmere	Duxford
65	Mk. IIA	Kirton-in-Lindsey	Kirton-in-Lindsey
266	Mk. IIA	Collyweston	Wittering
452	Mk. IA/IIA	Kirton-in-Lindsey	Kirton-in-Lindsey
485	Mk. IA	Leconfield	Church Fenton
En cours de transformation/création			
111	Mk. IIA	Dyce	
122	Mk. I	Turnhouse	
123	Mk. I	Turnhouse	
124	Mk. I	Turnhouse	
313	Mk. I	Catterick	
403	Mk. I	Ternhill	

Les premiers *Wing Leaders*

Biggin Hill	A. G. Malan	Middle Wallop	A. H. Boyd
Debden (août)	J. R. A. Peel	Northolt	G. A. L. Manton
		North Weald	R. G. Kellett
Duxford	M. N. Crossley	Tangmere	D. R. S. Bader
Hornchurch	A. D. Farquhar	Wittering	P. G. Jameson
Kenley	J. R. A. Peel		



▲ Le *Wing Commander* Alexander V. R. Johnstone, commandant une OTU en 1943, pilotait un Mk. V (BL450) portant ses initiales, privilège de sa fonction.

En mars 1941, le *Fighter Command* se réorganise. Les unités rattachées administrativement à une même base sont désormais placées sous le commandement tactique d'une nouvelle entité, le *Wing*. Celui-ci est commandé par un *Wing Leader*, officier supérieur choisi pour son expérience au combat et sa capacité à mener les hommes et qui prend le grade de *Wing Commander*. C'est un navigant qui participe aux opérations. Cette disposition est prise en raison de nombreuses erreurs tactiques commises par les commandants de base, qui, eux, ne sont pas des navigants. Les *Wing Commanders* reçoivent le privilège de peindre leurs initiales en guise de code tactique. Tous sont des as hautement décorés.

En février, un premier *Squadron* reçoit des Mk. V – le N° 92 à Biggin Hill. En mai, ils sont sept, parmi lesquels un, le N° 91 « Nigeria », deviendra l'une des unités d'élite de la RAF.

Comme on l'a vu plus haut, le 91 puise ses origines dans le N° 421 *Flight* et il en tirera une tradition particulière : celle des missions solitaires. Son acte de naissance est daté du 11 janvier 1941. Ses missions ne sont guère différentes et, au cours des premiers mois de l'année, il participe activement à l'opération « Channel Stop », qui consiste à interdire le trafic maritime allemand dans la Manche. Les Spit sont chargés de patrouiller d'Ostende à Dieppe à la recherche de cibles potentielles. Ces missions sont généralement effectuées en solo avec silence radio obligatoire. Mais, rapidement, beaucoup de pilotes ne se contentent plus de repérer les cibles, ils les attaquent. Ces missions favorisent l'éclosion de fortes personnalités agressives et téméraires, dont l'individualisme forcené est en totale contradiction avec les pratiques en vigueur au sein du *Fighter Command* – mais terriblement efficace !

En février, le 91 commence à recevoir des Mk. V. La transformation est achevée le 4 mai. C'est alors qu'il peut pleinement justifier son nom de baptême, car 20 de ses appareils ont été financés par le gouvernement du Nigeria.

Le 5 mai, le *Squadron Leader* Charles P. « Paddy » Green et le *Flight Lieutenant* Roland A. Lee-Knight décollent de Hawkinge à 12h45 pour un réglage de leurs canons. Pour les régler, ils vont les régler... surtout Lee-Knight :

« Au-dessus de Beachy Head, Hurdle Leader (S/Ldr Green, DFC) m'a demandé

de piquer en tête à travers le nuage pour tester nos canons. J'ai piqué jusqu'à 300 m et ai franchi la côte à l'ouest de Beachy Head, quand j'ai aperçu deux monomoteurs, 500 à 600 m plus au large, cap ESE à mon altitude. J'ai demandé au contrôleur s'il s'agissait d'amis, mais il m'a répondu qu'il n'y en avait pas près de moi. Je les ai alors identifiés comme étant des Me.109 et le second était en plein dans mon collimateur. J'ai lâché une courte rafale avec mes deux canons et mes quatre mitrailleuses. Du coup, l'E/A a grimpé à la verticale dans le nuage. Le leader a piqué au ras des flots et a disparu vers la France pleins gaz. J'ai ensuite découvert que mes canons s'étaient enrayés. Hurdle Leader m'a suivi, mais n'a pas pris part à l'action. »

Lee-Knight est crédité d'une victoire confirmée aux dépens d'un Bf 109 E-7 du II./JG 52.

LE FW 190 ENTRE EN SCÈNE

L'offensive allemande dans les Balkans et Grèce (10 avril 1941), l'invasion de la Crète (20 mai) et, surtout, celle de l'Union soviétique (22 juin) changent la donne en Europe de l'Ouest. Il est désormais nécessaire, tant pour des raisons militaires que politiques, d'exercer une pression encore plus forte sur la Luftwaffe, qui a dû, par nécessité, dégarnir ses effectifs face à la Grande-Bretagne. Pour soulager les Soviétiques, il est impératif d'en faire revenir le plus possible à l'Ouest.

En attendant, celles qui restent, et en particulier les JG 2 et JG 26, se débrouillent plutôt bien, d'autant qu'un nouvel acteur ne tarde pas à rentrer en scène : le Focke-Wulf Fw 190.

Le II./JG 26 est transformé sur A-1 en août 1941, mais l'appareil n'est pas encore très au point et souffre de maladies infantiles. La première rencontre se situe le 14 août, lors du *Circus* n° 73 sur Marquise. Elle se solde par un 2-0 sans appel contre les Spitfire du N° 306 (*Polish*) *Squadron*. Le 18 septembre voit la première perte en combat d'un Fw 190, quand le *Flying Officer* C. F. Babbage (N° 41) revendique un « monomoteur à moteur en étoile, probablement un Curtiss Hawk ».

Les services britanniques du renseignement sont pris par surprise. Le 3 octobre, l'hebdomadaire *The Aeroplane* publie un court article consacré à l'une des rencontres avec le nouveau chasseur allemand – mais est-il si nouveau ?

« Parmi les victimes de la RAF, la semaine passée, figure un autre chasseur ennemi équipé d'un moteur en étoile. Un premier, qui a été abattu la semaine d'avant, a été identifié, de manière probablement hasardeuse, comme étant un Curtiss Hawk. En publiant son bulletin, le ministère de l'Air s'est abstenu d'identifier celui-ci. Tout comme il s'est abstenu de préciser si cette machine appartenait à une unité opérationnelle ou s'il s'agissait d'un prototype. Un terme sera bientôt mis à toute spéculation, mais, pour l'heure, on hésite entre un Curtiss Hawk de l'ancienne armée de l'Air française et un chasseur Focke-Wulf sorti tout droit d'une usine en Allemagne. »

Jean-François Demozay
Un Français dans la RAF

De par son palmarès personnel, Jean-François Demozay peut également prétendre à figurer parmi les plus belles figures de la chasse française en guerre. Mais, il peut malheureusement aussi figurer parmi les grands oubliés.

Né le 21 mars 1915 à Nantes, Jean-François Demozay achève ses études secondaires en Angleterre. En septembre 1939, il cherche à s'engager, mais il est relégué à l'arrière en raison d'une inaptitude physique qui l'avait conduit à être réformé du service militaire. Trichant sur son âge, il parvient à se faire embaucher comme interprète auprès du N° 1 *Squadron* de la RAF en France. Il suit la retraite des Britanniques jusqu'en Angleterre en montant comme passager à bord d'un Bombay.

Il s'engage dans la RAF sous le pseudonyme de Moses Morlaix, pour éviter les éventuelles représailles des Allemands contre sa famille. Il signe son engagement au sein des FAFL, le 9 septembre 1940. Il prend alors le grade d'aspirant.

Après un séjour en OTU, il retrouve le N° 1 *Squadron*, à Wittering le 16 octobre 1940. Il endommage un Ju 88 le 8 novembre, mais il inaugure véritablement sa longue série le 24 mars 1941, à bord de son nouveau Hurricane Mk. II. Il va ainsi remporter 14 victoires en sept mois.

Décoré de la DFC et devenu *Flight Commander*, il est brièvement transféré au N° 242 *Squadron* avant de rejoindre le N° 91 *Squadron*, en juillet 1941. Le 17 de ce même mois, il coule un mouilleur de mines allemand avec son Spit Mk. V !

À la fin de l'année, Demozay achève son tour d'opérations et est muté à l'état-major du 11 *Group*. Il « rempile » pour un second tour, fin juin 1942, cette fois comme commandant du N° 91 *Squadron*. Promu *Wing Commander*, décoré d'une *bar* à sa DFC et du DSO, il regagne l'état-major du 11 *Group* en décembre 1942.

En février 1943, il est envoyé en Afrique du Nord pour former une école de pilotage et, en octobre, il représente les FAFL au Moyen-Orient. Il rentre en Angleterre en avril 1944 pour intégrer le cabinet militaire du ministre de l'Air à Londres. Sa voix devient alors familière aux Français qui écoutent Radio-Londres.

En août 1944, il débarque en France avec le groupement *Patrie*, destiné à appuyer les troupes FFI dans le sud de la France – une affectation curieuse pour un homme de cette trempe et qui ressemble plus à un placard qu'à une promotion.

Le 24 octobre 1945, devenu colonel, il est nommé commandant des écoles de pilotage en France.

Le 19 décembre 1945, au cours d'un vol de liaison entre Paris et Londres, son avion s'écrase près de Buc. Jean-François Demozay est tué sur le coup.

Supermarine Spitfire Mk. VB (W3122)
Flight Lieutenant Jean-François Demozay
N° 91 *Squadron*
Hawkinge, juillet 1941.

▶ Le Spitfire Mk. IIB P8342 très décoré du *Squadron Leader* Tadeusz Rolski, du N° 306 (*Polish*) *Squadron* à Northolt, en août 1941. Offert avec six autres appareils par le gouvernement des Indes néerlandaises pour le 66e anniversaire de Winston Churchill, il a été baptisé CERAM. Il porte, en outre, l'ancien insigne de l'escadrille Torunski de 1939 sur l'avant du capot.

Le doute ne peut être permis : le Fw 190 abattu « la semaine d'avant » appartient bien à une unité opérationnelle. Le nouveau chasseur est d'ailleurs formellement identifié sur un film de cinémitrailleuse pris le 13 octobre.

L'arrivée du Fw 190 constitue un choc brutal pour la RAF. Le Spitfire Mk. V est totalement surclassé dans tous les domaines, à l'exception du rayon de virage, mais, comme le commentera amèrement un pilote britannique : « Virer ne fait pas gagner des combats ». La RAF devra attendre la mise en service des premiers Spitfire Mk. IX pour tenter de redresser la barre – et encore, de manière partielle, le Mk. IX ne faisant que réduire l'écart sans pour autant donner un avantage substantiel au *Fighter Command*.

Le 2 octobre, le *Flight Sergeant* Donald E. Kingaby participe avec son *Squadron*, le N° 92, à un *sweep* sur Le Havre :

« Des tonnes de *Flak*, c'était horrible et inquiétant. Avons été engagés par plus de 109 qu'il n'était salutaire, puis pris par une *Flak* implacable. Une *Flak* légère infernale, qui m'a touché 36 fois dans la queue. Nous avons été rétamés. La *Blue Section*, la plus basse, était descendue plus bas que prévu. Nous avons observé un groupe de 109 fondre en piqué devant nous et, malgré nos appels répétés, la *Blue Section* n'a effectué aucune manœuvre évasive et a été coiffée. Les Flt Lt Lund, Sgt Edge et Sgt Port sont tombés comme des pierres. »

« Un mauvais jour », note de manière laconique le journal de marche du N° 92. Le lendemain, l'escadron perd deux autres pilotes; « un autre mauvais jour », se contente de noter l'historiographe du 92. Kingaby dresse le tableau de son unité à cette période :

« Le *Squadron* avait été soumis à rude épreuve depuis un long moment et nos avions étaient très fatigués, malgré les efforts déployés par les mécanos. La fatigue des pilotes restants, la surcharge de travail des mécanos et les avions eux-mêmes rendaient notre transfert nécessaire et, le 20 octobre, le *Squadron* a été mis au repos à Digby. »

BILAN EN DEMI-TEINTE

Au cours de l'année 1941, le *Fighter Command* a revendiqué 184 victoires de jour (et 61 probables), mais il a perdu 545 Spitfire en combat, faisant 308 tués et disparus et 116 prisonniers. Pour des résultats discutables sur le long terme, les missions offensives coûtent très cher et le pire reste à venir.

▶ Le *Flight Lieutenant* R. Deacon Elliot du N° 72 *Squadron* aux commandes de son Mk. IIA (P7895) au-dessus de la région d'Acklington. (IWM)

LES POLONAIS

Téméraires, limite suicidaires dans leur envie de « bouffer du Boche », braillant fort, buvant encore plus, les Polonais vont se tailler une solide réputation de guerriers au sein de la RAF, qui va mettre à leur disposition plus de 1 500 Spitfire, faisant d'eux le principal utilisateur étranger de cet avion.

Il est rapidement décidé de les regrouper dans des *Squadrons* spécifiques, numérotés dans la plage 300-309. Le premier, le N° 302, est créé à Leconfield sur Hurricane, le 13 juillet 1940. Le *Squadron Leader* (A. J. Satchell) et les commandants de *Flight* sont britanniques. Il n'est déclaré opérationnel qu'en octobre et sera transformé sur Spitfire Mk. V qu'au mois d'octobre suivant.

Le N° 303 est formé à Northolt, le 22 juillet 1940. Commandé par le *Squadron Leader* R. G. Kellett, il est engagé en opérations sur Hurricane dès la fin du mois et transformé sur Spitfire Mk. I en janvier 1941.

Viennent ensuite les N° 306 (formé sur Hurricane le 28 août 1940 et transformé sur Spit Mk. IIB en juillet 1941) et N° 308 (formé sur Hurricane le 9 septembre, transformé sur Spitfire Mk. I en avril 1941).

L'expansion du *Fighter Command* en 1941 inclut celle des unités polonaises, qui se voient attribuer une nouvelle plage de numéros : de 315 à 318.

Le N° 315 est mis sur pied à Acklington, le 21 janvier 1941. D'abord équipé en Hurricane, il reçoit des Spitfire Mk. IIA en juillet. Le N° 316, qui voit le jour à Pembrey, le 15 février 1941, débute également sur Hurricane avant d'être rééquipé en Spitfire Mk. V en octobre. Le N° 317, formé à Acklington le 22 février 1941, vole sur Hurricane avant d'accueillir des Spitfire Mk. V en octobre. Le N° 318, formé à Detling, le 20 mars 1943, touche des Mk. V en Afrique du Nord un an plus tard pour des missions d'appui tactique et de reconnaissance.

Il est intéressant de noter la méthodologie très pragmatique de la RAF touchant aux unités formées majoritairement de volontaires étrangers. Elles sont d'abord encadrées par des officiers britanniques d'expérience (dont la plupart deviendront *Wing Commanders* ou plus), qui commandent non seulement l'escadron, mais aussi les deux *Flights*, le temps que leurs futurs remplaçants étrangers aient parfaitement assimilé les procédures. Ensuite, elles débutent sur un matériel moins « sensible », comme le Hurricane, avant d'avoir fait la preuve qu'on peut leur confier des avions plus évolués, donc plus coûteux.

Un Mk. IXB (BS456) lors de sa remise au N° 306 (*Polish*) *Squadron*, en septembre 1942. (Flight)

LES AMÉRICAINS

Devant l'afflux de volontaires américains, l'*Air Ministry* décide de les regrouper au sein d'une unité, en espérant des retombées médiatiques aux États-Unis, alors que ce pays est encore réticent à s'engager officiellement dans la guerre, telles que la formation de l'escadrille Lafayette en avait engendrées en 1916.

Le 19 septembre 1940, un premier *Squadron* voit le jour à Church Fenton, le N° 71, pompeusement baptisé « Eagle Squadron », en référence à l'aigle américain, alors que seulement trois natifs d'Outre-Atlantique y sont affectés. Deux autres « Eagle Squadrons » suivent, le N° 121 à Kirton-in-Lindsey, le 14 mai 1941, et le N° 133 à Coltishall, le 1er août. Tous sont naturellement commandés, à tous les échelons, par des officiers britanniques et équipés en Hurricane. Quoique... croyant faire plaisir aux Américains ou pour se débarrasser d'un matériel dont la RAF ne sait que faire, le N° 71 commence sa carrière avec des Brewster Buffalo. Mais comme les Américains ne les apprécient pas plus que les Britanniques, ils s'arrangent pour les accidenter à l'atterrissage. Peu de temps après, ils sont remplacés par de bons vieux Hurricane.

Le N° 71 passe sur Spitfire Mk. IIA en août 1941 et les N° 121 et N° 133 en octobre.

Après l'entrée en guerre des USA se pose la question du devenir des « Eagle Squadrons », car beaucoup ne possèdent ni le brevet militaire américain ni le grade d'officier, conditions *sine qua non* pour être pilote de chasse au sein de l'USAAF. Quant aux Britanniques, ils exigent des compensations financières pour le transfert des pilotes. Comme les négociations traînent et que, pendant ce temps, les opérations continuent, il faut attendre le 29 septembre 1942 pour voir la dissolution des « Eagle Squadrons » et leur incorporation au sein du nouveau 4th *Fighter Group*. Il est à noter que les Américains continueront à piloter des Spitfire Mk. V jusqu'en mars 1943, époque où ils recevront des P-47D.

En dix-huit mois d'activité, les « Eagle Squadrons » ont remporté 73,5 victoires aériennes. Sur les 271 pilotes de chasse américains incorporés dans la RAF (toutes unités confondues), près de 70 ont été tués (dont une quarantaine au combat) et 15 faits prisonniers.

Olga, un Mk. VB (BM650) du N° 121 (*Eagle*) *Squadron*. (IWM)

Supermarine Spitfire Mk. VB (AB790)
Wing Commander John A. Kent
Commandant le *Wing* de Northolt
Northolt, juin 1941.

1942
L'ANNÉE DE TOUS LES DANGERS

▲ Le Mk. V AD233, en vol au-dessus de l'Essex, le 4 mai 1942, est piloté par le commandant du N° 222 *Squadron*, le *Squadron Leader* Richard M. Milne, DFC *and bar*, as aux 15 victoires, qui terminera la guerre dans les geôles allemandes. L'avion sera abattu par des Fw 190 trois semaines après cette prise de vue, entraînant son pilote, le *Squadron Leader* polonais J. S. Jankiewicz, DFC, dans la mort. (IWM)

Au début de l'année 1942, le *Fighter Command* aligne 53 *Squadrons* de Spitfire, dont 40 sur Mk. V. Nous engageons le lecteur à consulter le tableau figurant dans les annexes pour plus de détails. Leur font face deux *Geschwader* entièrement équipées en Fw 190 A (JG 2 et 26) et une sur Bf 109 F (JG 1), ainsi que quelques unités éparses.

Parmi les nouveaux venus du second semestre 1941 figure un escadron français libre, le N° 340 (*Free French*) « Île-de-France », officiellement formé le 7 novembre à Turnhouse sur Spitfire Mk. IIA. Il est déclaré opérationnel à la fin du mois et s'installe à Redhill, en avril 1942, pour commencer les missions offensives. Nous aurons l'occasion d'en reparler dans un futur hors-série.

LA CHUTE D'UN AS

Le 28 janvier 1942, le *Wing Commander* Robert Stanford Tuck, DSO, DFC *and two bars*, qui commande le *Wing* de Biggin Hill, est touché par la *Flak* lors d'une *Rhubarb* sur Boulogne. Son moteur cale et il se prépare à un atterrissage de fortune dans un champ. Or, à l'extrémité dudit champ campe une batterie de *Flak* qui ouvre le feu sur lui. Il riposte – « l'idée la plus stupide de ma vie », dira-t-il plus tard – et fauche quelques servants avant de toucher le sol. S'attendant à être lynché par les survivants, il est très surpris que, au contraire, ils viennent l'aider amicalement à s'extraire de son épave. Les Allemands l'entraînent jusqu'à la batterie et là, il comprend pourquoi ils ne manifestent aucune hostilité à son égard : un des obus de 20 mm a pénétré dans la gueule du canon et l'a épluché comme une banane ! Ils ont tellement été estomaqués par cet exploit qu'ils en

▶ ATCHASHIKAR, le Mk. VB BM476 habituellement piloté par le commandant du 64 *Squadron*, le *Squadron Leader* Wilfred G. G. Duncan-Smith, DSO *and bar*, DFC *and two bars*, qui finira la guerre avec un palmarès de 19 victoires confirmées (dont deux en collaboration). Photo prise à Hornchurch, en mai 1942. (IWM)

ont oublié leurs camarades morts. Tuck sera invité à dîner par Galland.
Il s'échappera de son *Oflag*, le 1er février 1945, et rejoindra les lignes soviétiques à pied. Parlant le russe, il restera combattre deux semaines à leurs côtés avant d'être rapatrié.
Tuck était titulaire de 29 victoires, dont 2 en collaboration.

LE « CHANNEL DASH »

Comme on l'a vu plus haut, les croiseurs de bataille allemands *Scharnhorst*, *Prinz Eugen* et *Gneisenau* ont trouvé refuge dans le port de Brest. Prévenus par leurs services de renseignement que « quelque chose se prépare », dès le 1er février, la RAF et la Royal Navy, anticipant le mouvement des navires allemands, déclenchent l'opération « Fuller ». Les *Coastal* et *Fighter Commands* mettent leurs unités de chasse et de torpillage sur le pied de guerre deux jours plus tard.
Le 11 février 1942, un Spit PR prend une photo des trois bâtiments en rade à 16h15. Un Hudson est chargé de la surveillance du crépuscule à minuit, mais son radar ASV tombe en panne à 20h20. Quand la relève arrive à 22h38, les bâtiments ont pris la mer depuis près d'une heure; il n'y a donc rien d'étonnant à ce que le radar du second Hudson ne détecte aucune activité dans le port ! Mais, en Grande-Bretagne, personne ne se doute que les trois grosses unités de la Kriegsmarine sont en train de doubler le Cotentin pour pénétrer dans la Manche.
À 11h10, le 12 février, le *Group Captain* Francis V. Beamish, DSO *and bar*, DFC, qui commande la base de North Weald, décolle avec son ailier pour une mission *Rhubarb* sans aucun rapport avec l'opération « Fuller ». Lancé à la poursuite de deux Bf 109, à 11h25, Beamish survole par le plus grand des hasards la flottille allemande dont il identifie avec précision la composition. Cependant comme il est tenu au plus strict silence radio, ce n'est qu'en revenant à sa base, à 12h09, qu'il peut faire son rapport... un rapport que la moitié de la RAF attend depuis plus d'une semaine !
Toutefois, le *Squadron Leader* Robert W. Oxspring et le *Sergeant* Beaumont, appartenant au N° 91, repèrent la flottille et, à 11h35, rompant le silence radio, Oxspring signale sa présence par radio. Il faut néanmoins attendre 25 minutes pour que le rapport ne parvienne aux autorités de la RAF et de la Royal Navy et plus d'une heure et demie pour que les autorités supérieures ne se décident à réagir.
Ayant intercepté le message d'Oxspring, la Luftwaffe est sur le pied de guerre. On connaît la suite : l'attaque quasi suicidaire des six Swordfish menés par le *Lieutenant Commander* Eugene K. Esmonde; ils sont tous abattus et Esmonde recevra la *Victoria Cross* à titre posthume.
Pendant toute la journée, les bombardiers de la RAF tentent d'approcher les navires, escortés par des chasseurs. Des combats se déroulent entre Gravelines et Ostende. Les Spitfire perdent cinq des leurs et revendiquent de manière très optimiste seize victoires, principalement des Bf 109.

◀ Le *Pilot Officer* Ian Ormston du N° 401 (RCAF) *Squadron* s'apprête à partir en mission sur son Spit Mk. VB, le 12 février 1942. Le AA926 est l'un des premiers appareils décorés de la feuille d'érable. (RCAF)

UP AND AWAY

Fin juillet 1942, le N° 124 est déclaré opérationnel à Debden sur Spitfire Mk. VI, trois mois après le N° 616 , qui sera le seul avec le 124 à être transformé sur cette version à habitacle pressurisé destinée à s'opposer à d'éventuels raids stratosphériques allemands. Plusieurs unités en recevront un ou deux exemplaires, notamment les *Meteo Flights*.
Le Mk. VI révèle quelques défauts, comme une tendance à se disloquer en piqué prononcé en raison de l'élévation de sa charge alaire. Ensuite, les pilotes manifestent une certaine réticence à se laisser enfermer dans leur cockpit de l'extérieur sans pouvoir ouvrir eux-mêmes la verrière pour des questions d'étanchéité; ils peuvent, bien sûr, éjecter ladite verrière pour évacuer l'avion, mais sur le plan psychologique, beaucoup souffrent de claustrophobie. Enfin, au-dessus de 12 000 m, les performances du Mk. VI sont franchement décevantes.
Comme les bombardiers allemands n'opèrent pratiquement plus que de nuit et qu'ils se présentent à une altitude qui les met à la portée de n'importe quel chasseur de la RAF, les Mk. VI sont donc galvaudés comme couverture haute lors d'opérations combinées. C'est le cas, le 17 février 1943, quand le *Wing* de North Weald décolle en force pour prendre part au *Circus* n° 269. Le N° 124 y participe et, parmi ses pilotes, le *Flight Lieutenant* Michael P. Kilburn, DFC, futur as aux 7 victoires, (« Yellow 1 ») :
« Douze Spitfire VIB ont décollé de North Weald à 09h55 en arrière-garde de bombardiers attaquant le port de Dunkerque. Nous avons grimpé à 5 500 m à travers une couche nuageuse et le contrôle nous a informés de l'arrivée d'E/A sur Gravelines à 6 000 m.

▼ Le Spitfire Mk. VIB BR579 est affecté au N° 124 *Squadron* le 19 juillet 1942. (IWM)

▶ « Paddy » Finucane (de face) en conversation avec Eric Schrader (à gauche) et Pyfo Dunstan (à droite). (Photo famille Finucane)

En mettant 2 kg de pression et en poussant à 24 000 tr/min, nous avons mis le cap au 265 en montant jusqu'à 6 600 m. Nous devions être alors à la verticale de Hazebrouck. Le contrôle nous a dit que les E/A avaient rebroussé chemin vers le France. *Red 1* [*Squadron Leader* Nelson] a alors signalé : *"On rentre à la maison"*. À ce moment, nous avons été attaqués par 6 FW.190 venant par l'arrière à la même altitude et 4 autres FW.190 sur notre droite ont piqué sur la *Yellow section*. La formation principale d'une trentaine de FW évoluait plus haut. Le *Squadron* a fait face.

« La *Red section* a dégagé sur la gauche pour se mettre dans la queue des E/A qui attaquaient la *Yellow section*, mais n'a pu les engager en raison de son manque de vitesse et d'altitude. Le contrôle nous a dit de nous retirer.

« J'ai vu *Yellow 3* [*Flying Officer* B. J. Hull, DFM] partir en abattée et au, même moment, je l'ai entendu dire qu'il avait été touché. La dernière fois que j'ai vu *Yellow 2* [*Flying Officer* B.R. Murphy], il était en train de tirer sur un FW.190 dans ma queue et je l'ai entendu dire : *"Je l'ai eu"*. Alors, j'ai piqué à travers les nuages et ai émergé au-dessus de l'aérodrome de Saint-Omer à 150 m. La *Flak* a ouvert le feu et je suis remonté dans les nuages à 500 m. Après trois ou quatre minutes, je suis descendu à nouveau et ai mitraillé une position de *Flak* légère et une tente de couleur rouge vif à environ 20 km au nord de Desvres. Poursuivant ma route à basse altitude, mitraillant au passage une trentaine de soldats qui marchaient sur une route au nord de Marquise, j'ai franchi la côte française au ras du sol au cap Gris-Nez. »

Aucune victoire ne sera homologuée en contrepartie des quatre pilotes du 124 abattus et tués. Après cette opération, le 124 abandonnera ses Mk. VI pour être rééquipé en Mk. VII à la fin du mois.

DISPARITION D'UN AUTRE AS

À l'été 1942, Brendan Eamonn Fergus Finucane, alias « Paddy », est en tête du palmarès du *Fighter Command* (palmarès officieux, car la RAF n'a jamais voulu qu'il y en ait eu un officiel) avec ses 30 victoires homologuées et 9 probables. Cet Irlandais catholique a alors 22 ans, titulaire du DSO et de la DFC *and two bars*, et commande le prestigieux *Wing* de Hornchurch.

Le 15 juillet 1942, lors d'un *Ramrod*, un obus de *Flak* transperce son radiateur. Son ailier habituel, le *Pilot Officer* Alan Aikman, un jeune Canadien de 23 ans, attaché au N° 154 *Squadron* a rapporté la suite :

« Le moteur n'avait pas serré. L'hélice tournait encore, mais l'avion traînait un panache de fumée blanche de plus de trente mètres de long, sortant du réservoir de glycol. J'avais ralenti et sorti train et volets pour rester à la hauteur du *Wingco*. Le témoin de température devait être dans le rouge depuis un moment. Finucane me regarda et leva le pouce, puis manœuvra pour amerrir. Ce fut un amerrissage classique, très correct, mais le Spitfire disparut dans un mur d'eau, piqua du nez et coula instantanément. Quelques secondes plus tôt, j'avais vu Finucane tripoter son harnais de parachute. Je n'étais pas assez proche de lui pour être certain, mais peut-être était-il simplement en train de resserrer son harnais de sécurité. Depuis toujours, il volait avec un harnais assez lâche pour assurer sa liberté de mouvement en combat.

« Peut-être l'a-t-il resserré trop tard ? Peut-être sa tête a-t-elle heurté le collimateur à l'impact ? Le Spitfire n'était pas réputé pour sa flottabilité, mais en général il restait quelques secondes à la surface avant de s'enfoncer, le temps pour un pilote conscient de s'échapper. La question restera sans réponse à tout jamais. »

ARRIVÉE DU MK. IX

Le 7 juin 1942, Jeffrey Quill, le légendaire chef pilote de Supermarine, se pose à Hornchurch à bord de l'un des tout premiers Mk. V transformés en Mk. IX (R6700). Il rend visite à son vieil ami Harry Broadhurst, *Deputy Senior Air Staff Officer* du 11 *Group*, pour lui faire essayer le nouvel appareil et recueillir son opinion. Broadhurst rapporte la suite :

« Après le déjeuner, j'ai dit à Jeffrey Quill : *"Tu vas à la salle d'ops à Romford, le* Wing *va décoller pour la France, tu pourras tout voir et pendant ce temps,*

Supermarine Spitfire Mk.VB (AB852)
Flight Lieutenant Brendan E. F. Finucane
N° 452 RAAF *Squadron*
Kenley (Angleterre), août 1941.

IMPRESSIONS D'UN PILOTE

George A. Mason, futur *Air Commodore* mais alors simple *Flying Officer* au N° 64 *Squadron* (à gauche sur la photo), fait partie des tout premiers pilotes à s'être assis dans l'habitacle d'un Spitfire Mk. IX.

J'ai effectué mon premier vol à bord d'un Spit IX le 12 juillet [1942] au cours duquel j'ai atteint l'altitude de 12 000 m. La première opération sur Mk. IX a eu lieu le 28 juillet, mais l'ennemi ne s'est pas montré. Le premier combat s'est déroulé le 30. Mon commandant de *Flight*, « Tommy » Thomas, et moi avons fait demi-tour avant l'engagement parce que nos réservoirs largables ne fonctionnaient pas.
Don Kingaby a eu un 190 et le *Squadron* en a revendiqué trois autres détruits et un endommagé. À cette époque, on avait beaucoup de problèmes avec nos réservoirs supplémentaires; un pilote a même dû amerrir en panne d'essence parce qu'il n'avait pas pu faire fonctionner son sélecteur de carburant.
Le Mk. IX faisait toute la différence. Pour la première fois, nous avions l'avantage tactique. Jusque-là, les Messerschmitt 109 et les 190 étaient toujours au-dessus de nous et pouvaient choisir le moment propice pour nous attaquer; mais, maintenant, nous pouvions être au-dessus d'eux. Cette nouvelle liberté devait être de courte durée parce que les B-17 de l'USAAF avaient commencé leurs opérations et, étant la seule unité pouvant voler aussi haut et aussi vite, nous fûmes surtout utilisés pour les escorter et confinés à une altitude de 7 500 m. Malgré tout, nous pouvions toujours grimper en cas de problèmes. Par la suite, quand d'autres unités ont reçu le Mk. IX, nous avons retrouvé notre liberté d'action et la fête a commencé.

◀ L'épave du Mk. V AR455, piloté par l'adjudant Robert Nioloux, alias Robert Noël, FAFL affecté au N° 118 *Squadron*. Il est abattu lors du *Circus* n° 193 sur Le Havre, le 20 juin 1942, par un Fw 190 de la 1./JG 2 (peut-être est-il l'une des deux victimes de l'*Oberfeldwebel* Josef Wurmheller ?). Nioloux est fait prisonnier; il sera tué en Indochine en 1953. (ECPA-D)

◀ Les Polonais du N° 306 (*Polish*) *Squadron* posent pour la postérité devant le BS459, l'un des tout premiers Mk. IX qu'ils ont reçus à Northolt, le 25 septembre 1942. L'avion sera victime d'une collision avec un équipier au-dessus de la Manche, le 26 janvier 1943, entraînant le *Warrant Officer* W. Jalinski dans la mort. (IWM)

je piloterai ton Spitfire IX". Alors, il s'est rendu à la salle d'ops et il a observé le *Wing* de Hornchurch. Après quelques instants, il a dit : *"Qu'est-ce que c'est que cet écho tout près du* Wing *de Hornchurch ?"* Quelqu'un lui a répondu : *"C'est Broady"*. Quill a hurlé : *"Mais c'est mon avion !"*. C'était le seul Spit IX qu'ils avaient et je risquais gros. Autre chose, je ne m'étais pas rendu compte que l'avion avait tout son équipement – sauf les munitions. Ce fut ma première expérience à bord d'un Mk. IX. Elle fut très impressionnante. »

La première unité équipée du Mk. IX est le N° 64 *Squadron* du *Wing* de Hornchurch, qui reçoit ses premières machines début juillet 1942 pour commencer ses opérations le 28 du mois, la transition étant assez simple pour les pilotes.

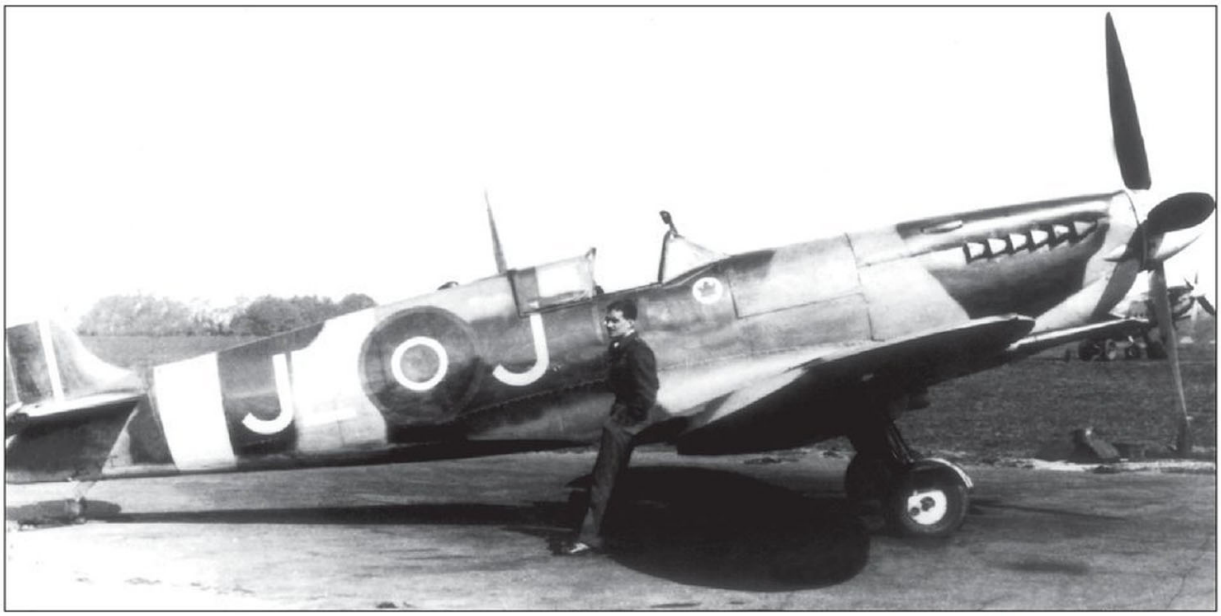
Deux jours plus tard, le 30, le *Flight Lieutenant* Donald E. Kingaby revendique la première victoire du Mk. IX en abattant un Fw 190 au-dessus de Boulogne. Le même jour, le *Flying Officer* Michael Donnet revendique également un Fw 190 à bord d'un Mk. IX :

« Je volais comme *Blue 1*. Au nord de la forêt de Saint-Omer, ma section a piqué sur 15 Focke-Wulf 190. J'ai balancé une giclée sur les trois derniers d'une section de six qui volaient en file indienne, mais je n'ai observé aucun résultat. Quand j'ai redressé, j'ai repéré deux FW 190 à 4 000 pieds. J'ai piqué depuis 14 000 pieds sur les deux avions ennemis qui étaient en train de grimper. Je me suis rapproché très vite et ai ouvert le feu sur le n° 2 à 800 m. Les deux FW 190 ont effectué un retournement en me voyant, mais je me suis rapproché à 200 m. J'ai noté des coups au but autour du cockpit du second 190 qui a pris feu. Je n'ai pas vu le pilote sauter, mais j'avais perdu le contrôle de mon avion. Je le revendique comme détruit. Mon attaque a eu lieu à 19h15. »

La 2./JG 26 perd un seul Fw 190A, celui de l'*Oberleutnant* Herbert Heck, tué en combat au-dessus de Boulogne, probablement abattu par Kingaby.

OPÉRATION « JUBILEE »

Lorsque est déclenchée l'opération « Jubilee », le débarquement anglo-canadien à Dieppe, le 19 août 1942, seuls quatre *Squadrons* ont reçu des Mk. IX : le N° 64, comme on l'a vu plus haut, le N° 611 transformé en juillet, et les N° 401 et 402 (*Squadrons* canadiens) en cours de transformation. En fait, le 611 engagera un *Flight* de Mk. VB.



▶ « Johnnie » Johnson devant son Mk. IX EN398, qu'il prend en charge en même temps que le poste de *Wing Commander* à Kenley, le 16 mars 1943. La feuille d'érable sous le pare-brise souligne que ce *Wing* est alors composé des N° 403, 411, 416 et 421 *Squadrons* de la Royal Canadian Air Force. À bord de cet appareil, il revendiquera 17 avions ennemis (dont 5 en participation) en six mois, sans encaisser un seul projectile !

◢ **Page de droite** « Poussez, les gars, poussez ! » Des pilotes du N° 611 *Squadron* donnent un coup de main pour mettre le Mk. IX BS451 sur la piste. L'appareil a été affecté au *Squadron* le 29 novembre 1942. Tranquillement assis dans l'avion, le *Squadron Leader* William V. Crawford-Compton, DSO *and bar*, DFC *and bar*, un Néo-zélandais qui finira la guerre avec 21 ou 22 victoires (dont une en collaboration). (Flight)

En face, ce sont en tout 285 Fw 190 A des JG 2 et JG 26 qui les attendent de pied ferme. La JG 2 (*Oberstleutnant* Walter Oesau) couvre le secteur de la Seine Maritime à la Manche et la JG 26 (*Major* Gerhard Schöpfel) celui de la Somme au Nord. Or, Dieppe se trouve pratiquement à la charnière des deux secteurs, ce qui provoquera une concentration de la chasse allemande.

Les Britanniques peuvent difficilement masquer la déroute de l'opération au sol et en mer. En revanche, la RAF se fend de communiqués triomphants, louant l'évidente supériorité aérienne qu'elle a conquise au-dessus des plages et affichant des résultats plus qu'optimistes avec la revendication de 101 avions allemands détruits et une centaine probables et endommagés.

La réalité est bien différente. « Jubilee » coûte 107 avions aux Britanniques, des pertes qui ne sont pas vraiment compensées par la destruction effective de 42 avions allemands. Quant à la soi-disant supériorité aérienne, elle n'a profité ni aux soldats canadiens, massacrés sur les plages, ni à la poignée pathétique d'avions d'appui tactique, taillés en pièces par la Luftwaffe.

UNE MANŒUVRE RISQUÉE

James E. « Johnnie » Johnson a pris le commandement du N° 610 *Squadron* au milieu du mois de juillet. Il est à la tête de ses troupes au-dessus des plages de Dieppe. Il descend un Fw 190, partage un Bf 109 F et endommage un autre Fw 190. Mais il est à deux doigts d'y rester, car il commet l'erreur, qui aurait pu se révéler fatale, d'engager un combat tournoyant avec un 190 alors qu'il ne pilote qu'un Spitfire Mk. VB.

« Pleins gaz, je maintenais mon Spit dans un virage à la verticale aussi serré que possible. Mais, à ma grande surprise, je ne parvenais pas à retrouver mon Italien [*sic*], qui, d'après mes calculs, aurait dû s'inscrire dans ma ligne de tir. Cela n'avait rien de surprenant, car c'est lui qui se rapprochait de moi et bientôt, il m'encadrerait dans son collimateur. L'excès de confiance des instants précédents avait cédé la place à l'irritation d'avoir perdu mon adversaire, puis à une appréhension à me rendre malade. Je poussais mon Spit dans ses derniers retranchements, mais le 190 restait collé derrière moi comme une sangsue. Poussant le manche à fond, j'ai piqué à la verticale (manœuvre risquée, car le 190 était plus stable et plus rapide dans ce genre de situation). J'ai redressé au ras du sol, effectué un virage serré et, en vérifiant mon altitude, j'ai aperçu le casino blanc et la plage déserte. Le 190 était toujours derrière moi et, pendant quelques instants, on a joué à saute-mouton par-dessus clochers et colonnes de fumée.

« À une courte distance de la plage, j'ai aperçu un destroyer entouré par des bâtiments de plus faible importance. On nous avait soigneusement recommandé de ne jamais évoluer à moins de 3 600 pieds au-dessus de la flotte parce qu'elle était autorisée à faire feu sur tout avion volant à cette altitude. J'ai foncé droit sur le destroyer en rasant les vagues. La DCA du destroyer a ouvert le feu et j'étais coincé entre les traçantes d'un côté et les obus du 190 de l'autre. Au dernier moment, j'ai tiré sur le manche pour éviter le destroyer, puis je me suis enfui au niveau de la mer. J'ai regardé derrière moi. Le 190 avait disparu. La DCA l'avait éloigné, ou mieux, l'avait descendu. »

Le journal de marche du 610 note : « Il est intéressant de remarquer que pendant ces combats, des F.W.190 furent aperçus avec des cocardes italiennes ». Illusion d'optique, confusion avec un insigne d'escadrille ? Quoi qu'il en soit, voilà la raison pour laquelle Johnson parle de « son Italien ».

▼ François de Labouchère devant son Spit du N° 340 (*Free French*) *Squadron*. (ECPA-D)

Supermarine Spitfire Mk. IX (BS104)
Flying Officer T. K. Ibbotson
N° 401 (RCAF) *Squadron*
Lympne, 19 août 1942.

COMBAT DANS LA STRATOSPHÈRE

Dieppe n'ayant été, à l'échelle du *Fighter Command*, qu'une mission *Rodeo* un peu plus musclée que d'habitude, les réjouissances continuent avec leur lot de pertes et de succès sans grande portée stratégique. L'objectif de soulager le front de l'Est en contraignant la Luftwaffe à faire revenir des groupes de chasse face à la Grande-Bretagne est loin d'être atteint, les *Jagdgeschwader* du front de l'Ouest (JG 1, JG 2 et JG 26) ayant plutôt bien la situation en main.

Nous signalerons au passage la disparition d'un FAFL de la première heure, le capitaine François de Labouchère, qui ne rentre pas du *Circus* n° 214, abattu par la JG 26 du côté du Tréport, le 5 septembre.

Fin août 1942, sur le terrain d'Orly est formée la 14./KG 6 équipée de trois Junkers Ju 86 R. Pour antique que soit ce modèle, qui n'est ni rapide ni puissamment armé, il possède un avantage : il vole beaucoup plus haut que tous les chasseurs que peut aligner la RAF. C'est d'ailleurs cette menace qui avait poussé l'*Air Ministry* à faire mettre en chantier la version Mk. VI du Spitfire. Mais le Ju 86R peut évoluer plus de 1 000 m au-dessus du plafond de ce chasseur à haute altitude. Toutefois, la menace n'est pas bien lourde, puisque, en contrepartie de son altitude exceptionnelle, il ne peut emporter qu'une unique bombe de 250 kg.

Les Junkers commencent leurs opérations le 24 août par le bombardement de la ville de Camberley, puis les poursuivent pendant une dizaine de jours en toute impunité. Mais les choses vont changer. Début septembre, le *Fighter Command* met en place sa parade : le *Special Service Flight* à Northolt. En attendant mieux, il reçoit deux Mk. IX allégés au maximum pour monter plus haut; l'armement est limité aux deux canons.

Le 12 septembre, un Ju 86, qui se dirige vers les côtes anglaises, est repéré par les radars. Aussitôt décolle le *Flying Officer* Emmanuel Galitzine. Arrivé à 11 400 m, il repère le Ju 86. La suite, il la raconte lui-même :

« Je suis arrivé à la même hauteur, à 800 m sur sa gauche, et j'ai reconnu un Ju.86P [*sic*]. L'E/A a largué une bombe moyenne (dans la région de Southampton) et je me suis débarrassé de mon réservoir supplémentaire pour prendre encore de l'altitude. Nous avons grimpé tous les deux jusqu'à 13 000 m. Je me suis placé légèrement à droite, à 80-100 m au-dessus et à 600 m de distance. J'ai piqué soleil dans le dos dans ses six heures et ai ouvert le feu entre 200 et 150 m, observant des coups au but dans son aile droite. Mon canon gauche s'est enrayé et, en traversant ses remous, mon pare-brise s'est obscurci.

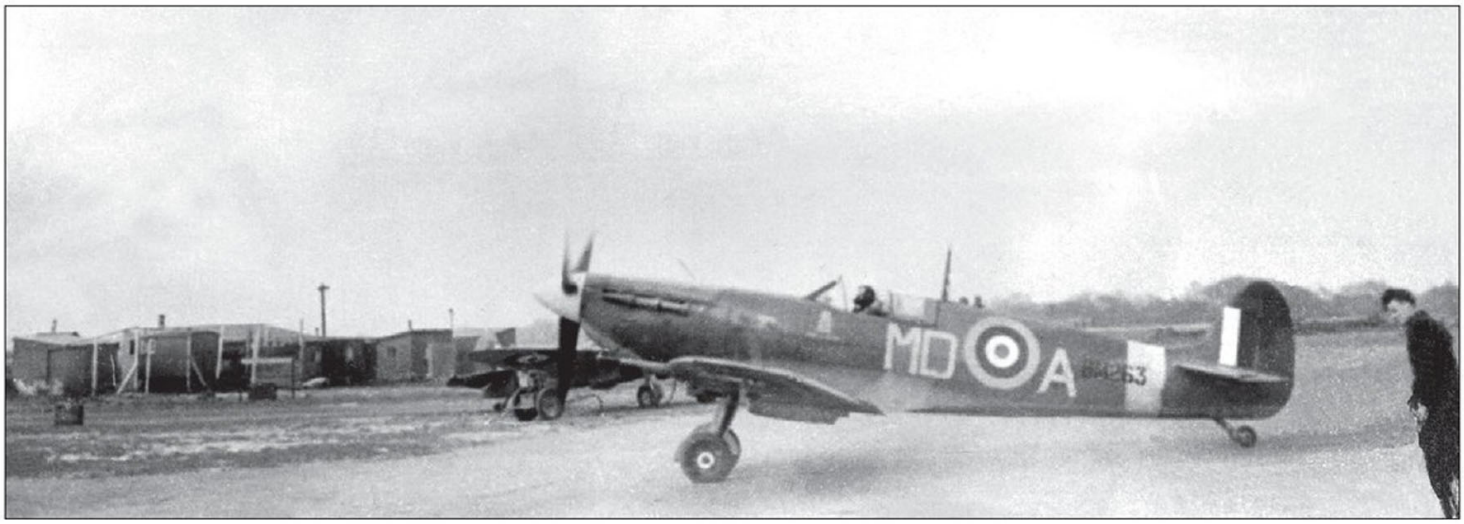
« J'ai dégagé à gauche et suis monté à 13 120 m. Mon pare-brise s'étant éclairci, je me suis remis en position pour attaquer à nouveau en piquant brutalement derrière lui à 265 au badin. Arrivé à 100 m, le Ju.86 a réalisé un étonnant virage à droite de 45°. J'ai tourné à l'extérieur de l'E/A et ai commencé à perdre de l'altitude, alors, je me suis remis en ligne droite et ai atteint 13 400 m. Une fois encore j'ai piqué sur l'E/A qui volait vers le sud, mais il m'a semé en pénétrant dans une fine couche de brouillard qui a de nouveau obscurci mon pare-brise. Reprenant de l'altitude, j'ai attendu qu'il en sorte et j'ai piqué sur lui jusqu'à me rapprocher à 100 m et j'ai ouvert le feu avec mon seul canon droit. Ça a déséquilibré mon avion et j'ai traversé ses remous avec le résultat habituel. J'ai ensuite perdu l'E/A dans un autre banc de brouillard et il a disparu. J'étais maintenant à 40 km de la côte française (vers Cherbourg) et j'ai reçu l'ordre de rentrer. Je me suis posé à Tangmere à 11h00. »

Galitzine n'a pas abattu le Ju 86 R, mais son action a eu un impact plus important : après une dernière mission, le 2 octobre, la 14./KG 6 est dissoute quelques jours plus tard. Galitzine a certainement disputé le combat le plus élevé de la Seconde Guerre mondiale.

LA CHUTE DES AIGLES

Comme geste d'amitié en faveur des Américains, le N° 133 est le premier des *Eagle Squadrons* à être rééquipé en Mk. IX à partir du 11 août. Le 26 septembre, il est envoyé protéger des B-17 de la 8th *Air Force* au-dessus de Morlaix, sous les ordres du *Flight Lieutenant* E. G. Brettel, DFC, en l'absence du *Squadron Leader* Carroll W. McColpin, DFC, retenu à Londres pour régler la question de l'incorporation des *Eagles* au sein de l'aviation américaine. Le *Pilot Officer* Robert S. Smith, l'un des deux rescapés de cette mission, explique le « désastre de Morlaix » :

« Tout semblait facile. Simplement voler vers le sud, récupérer un groupe de B-17 en route vers leur objectif et les ramener en entier à la maison. Du gâteau...



▲ Le *Squadron Leader* Eric Thomas (de nationalité anglaise) commande le N° 133 (*Eagle*) *Squadron*, jusqu'à sa blessure, le 31 juillet 1942. Il sera remplacé par le célèbre Don Blakeslee, puis par McColpin. On le voit ici au taxi à bord de son Spit Mk. VB BM263.

« La c... dans le potage a été le briefing météo. Une espèce de clown se prétendant officier météorologiste avait prévu un vent de face de 35 nœuds à l'altitude de notre mission, 5 500 m. En fait, on a eu un vent arrière de 150 noeuds – une p... de différence de 185 nœuds.

« On n'a jamais su s'il fallait mettre ça sur le compte de la stupidité, de l'insouciance ou de je ne sais quoi d'autre, pas même qui avait été réellement responsable. Qui qu'ait été cet incompétent d'enf... bas du front, il peut être crédité de douze Spitfire flambant neufs détruits et de cinq excellents pilotes de chasse au tapis. Il aurait dû recevoir la Croix de fer et une pension du Troisième *Reich*. »

Les B-17, connaissant le même vent arrière, dépassent leur objectif sans s'en apercevoir à cause des nuages et commencent à se poser des questions en atteignant les Pyrénées. Ils font alors demi-tour et croisent les Spit qui leur emboîtent le pas. Pris dans les nuages, inquiets pour leur jauge à essence et complètement égarés, ceux-ci descendent à 900 m.

« Une côte sud est apparue à l'horizon. Ce que l'on ne savait pas, c'est qu'il s'agissait de la Bretagne et non de l'Angleterre. Nous étions trop bas pour une identification positive. Quelqu'un a dit : *"Il y a une ville à droite"*. On a pensé que c'était Southampton ou Plymouth ou même Portsmouth. Mais c'était Brest ! Un nid de *Flak* et de chasseurs.

« Aucune unité de chasse qui se respecte ne peut survoler une ville amie en désordre. Pas question ! Resserrez la formation ! Aile dans aile ! Nez dans la queue ! C'est ce que nous avons fait : survoler Brest à 800 m en formation serrée. Quelle cible nous faisions ! Les artilleurs allemands ont dû compter leurs morts par centaines pour s'être piétinés afin de tirer le premier coup de canon. L'un d'entre eux l'a finalement fait... »

Trois Spitfire sont abattus par la *Flak*, pendant que les autres sont coiffés par les Fw 190 de la 8./JG 2, qui en revendiquent cinq. En fait, un seul des douze appareils rentrera, pour s'écraser, endommagé et à court d'essence, en Cornouaille. On compte quatre morts et six prisonniers. Bob Smith échappera aux patrouilles allemandes et regagnera l'Angleterre. Brettel participera à la « Grande évasion » du *Stalag Luft III* de Sagan et figure parmi les 50 aviateurs alliés assassinés par les SS.

Trois jours plus tard, ce qui reste du N° 133 devient le 336th *Fighter Squadron* du 4th *Fighter Group*.

Furieux contres les Américains, qu'ils traiteront de « cow-boys », les Britanniques garderont leurs Spit IX et, comme punition, réarmeront le 4th *Fighter Group* avec des Mk. V.

L'année 1942 s'achève sur une triste nouvelle pour le *Fighter Command*. Le 13 décembre, en mission *Rhubarb* au-dessus de la Hollande, l'un des as de la Bataille d'Angleterre, le *Squadron Leader* Brian J. E. « Sandy » Lane, DFC, commandant le N° 167 *Squadron*, est descendu et tué par l'*Oberleutnant* Walter Leonhardt de la 6./JG 1.

▶ Un Mk. VB (EP660) du N° 312 (*Czech*) *Squadron* en cours de réarmement à Harrowbeer (au nord de Plymouth), à l'été 1942. On note la cocarde tchécoslovaque sous le pare-brise. Les Tchèques alignent trois *Squadrons* de chasse (N° 310, 312 et 313), qui ont tous reçu des Spitfire au cours de l'année 1941.

1943
LES PRÉPARATIFS

▲ Un Spitfire Mk. VB du N° 412 (RCAF) *Squadron* effectue une attaque simulée d'un terrain des « Eastland forces » lors de « Spartan », le 6 mars 1943. (IWM)

L'année 1943 est marquée par le début de l'offensive de l'USAAF au-dessus de l'Allemagne et la nécessité de fournir une escorte aux bombardiers, à laquelle participe le Spitfire dans la mesure de ses moyens très limités en termes d'autonomie. Elle est marquée aussi par les premiers préparatifs en vue du débarquement, qui se traduisent par l'organisation de grandes manœuvres combinées air-terre et par la restructuration de la chaîne de commandement de la RAF afin de mieux l'adapter aux futurs besoins.

Quarante-sept *Squadrons* volent sur Spitfire au début de l'année, dont seulement dix sur Mk. IX. Canadiens et Polonais sont présents en force, avec respectivement sept et six escadrons.

En ce début de nouvelle année, le *Fighter Command* fait face à une situation difficile. La création d'un nouveau front en Afrique du Nord, en novembre 1942, a entraîné une hémorragie de Spitfire. Pas moins de huit *Squadrons* ont été transférés, tandis qu'il s'avère nécessaire de transformer sur Spitfire huit autres *Squadrons* déjà présents en Libye dans les trois premiers mois de l'année, afin de conquérir la supériorité aérienne en Tunisie, fortement contestée par la Luftwaffe.

Une nouvelle version a fait son apparition à la fin de l'année 1942, le Mk. VII, mais sa production est si lente qu'en mai 1943, le N° 124 *Squadron* ne dispose que de sept machines.

En mars, le premier modèle de Spit Griffon, le Mk. XII, est livré au N° 41 *Squadron*. Avec le N° 91, qui commence sa transformation en avril, ils seront les seuls à utiliser cette version.

Pour les Français, 1943 voit une bonne nouvelle, l'arrivée du N° 341 « Alsace », en mars, et une mauvaise, la disparition de René Mouchotte, en août.

MOINS DE *RHUBARB* AU MENU

En ce qui concerne le type des missions, au cours de l'été, l'état-major met essentiellement l'accent sur les *Ramrod* et *Rodeo*, tandis que les missions *Circus, Rhubarb* et *Roadstead* sont en nette régression et que les escortes prennent de plus en plus d'importance.

Sur les 74 110 sorties réalisées par le *Fighter Command* entre le 1er janvier et le 14 novembre (tous types d'avions confondus), les *Rhubarb* ne représentent que 2% et les *Rodeo* et *Roadstead* 10% chacune, le gros des missions étant consacré à l'escorte des bombardiers lourds et moyens, qui compte pour 73% du total.

Les pertes globales s'élèvent à 563 avions détruits (plus 236 endommagés), soit un taux de 7,7 pour 1 000 sorties. Bien que ne constituant qu'une minime part des sorties, les *Rhubarb* restent les plus dangereuses (17%).

En contrepartie, la chasse britannique a revendiqué 635 victoires pendant ce laps de temps, dont l'immense majorité (76%) lors des missions d'escorte, ce qui n'est pas une grosse surprise.

À LA SPARTIATE

Entre le 1er et le 12 mars 1943 se déroule dans le Sud de l'Angleterre une manœuvre de grande envergure, baptisée « Exercise Spartan » (spartiate), destinée à valider les principes de l'organisation des unités aériennes lors du futur débarquement. Deux camps s'affrontent pacifiquement, les « Southland forces » et les « Eastland forces », en gros, les attaquants et les défenseurs.

◀ Le N° 154 *Squadron* fait partie des unités du *Fighter Command* transférées en Algérie dès novembre 1942. Ici, le Mk. VB ER676 à Souk el-Khémis, en mars 1943. On notera que le *Squadron* a conservé ses codes « européens », ce qui ne sera pas le cas de tous. (IWM)

Chacun aligne des effectifs à peu près équivalents en chasseurs, chasseurs-bombardiers, avions de coopération et bombardiers légers (respectivement 20 et 18 *Squadrons*).

La différence majeure, c'est que les « Eastland » opéreront pendant toute la durée de l'exercice à partir de bases fixes, tandis que les « Southland » auront des bases mobiles. Pour rendre la manœuvre plus réaliste, le personnel des assaillants doit vivre sous des tentes et a ordre de ne pas utiliser les commodités des bases (pas même les douches) sur lesquelles il est installé. Le nom de l'exercice semble donc fort approprié pour les hommes des « Southland »...

Y participent, chez les « gentils », six *Squadrons* de Spitfire (N° 19, 129, 132, 412, 504 et 616) et, chez les « méchants », sept (N° 124, 167, 303, 350, 411, 421 et 453).

Bien que le fonctionnement des *Composite Groups*, constitués pour l'occasion, ait été quelque peu délicat, en raison du manque d'expérience des équipages, « Spartan » permet de valider l'organisation lors des trois phases de l'invasion :

– appui des débarquements depuis l'Angleterre;

– envoi de quelques unités sur les têtes de pont en France;

– expansion des effectifs et appui de l'avance alliée depuis le continent.

Se fondant sur l'expérience acquise en Afrique du Nord, une *Tactical Air Force* (TAF) est formée le 1er juin. En juillet, les *Wings* affectés à la TAF sont rebaptisés *Airfields HQ*. Ils n'en poursuivent pas moins leurs missions, comme si de rien n'était, sous les ordres du *Fighter Command*.

Squadrons de Spitfire du RAF *Fighter Command*
14 janvier 1943

Squadron	Version	Base	*Wing*
9 *Group*			
41	Mk. VB	Llanbedr	Valley
317 (Pol)	Mk. VB	Woodvale	Woodvale
10 *Group*			
19	Mk. VB	Perranporth	Portreath
66	Mk. VB/C	Ibsley	Middle Wallop
130	Mk. VB	Perranporth	Porreath
234	Mk. VB	Perranporth	Portreath
310 (Tch)	Mk. VB/C	Exeter	Exeter
312 (Tch)	Mk. VB/C	Church Stanton	Exeter
313 (Tch)	Mk. VB	Church Stanton	Exeter
421 (Cdn)	Mk. VB	Fairwood Common	Fairwood Common
504	Mk. VB/C	Ibsley	Middle Wallop
616	Mk. VI	Ibsley	Middle Wallop
11 *Group*			
64	Mk. IX	Fairlop	Hornchurch
91	Mk. VB	Hawkinge	Biggin Hill
122	Mk. IX	Fairlop	Hornchurch
131	Mk. VB	Westhampnett	Tangmere
132	Mk. VB	Martlesham	Debden
165	Mk. VB	Tangmere	Tangmere
302 (Pol)	Mk. VB	Heston	Northolt
306 (Pol)	Mk. IX	Northolt	Northolt
308 (Pol)	Mk. VB	Northolt	Northolt
315 (Pol)	Mk. IX	Northolt	Northolt
331 (Nor)	Mk. IX	North Weald	North Weald
332 (Nor)	Mk. IX	North Weald	North Weald
340 (F)	Mk. IX	Biggin Hill	Biggin Hill
350 (Bel)	Mk. VB	Hornchurch	Hornchurch
401 (Cdn)	Mk. IX	Kenley	Kenley
402 (Cdn)	Mk. IX	Kenley	Kenley
412 (Cdn)	Mk. VB	Kenley	Kenley
416 (Cdn)	Mk. VB	Redhill	Kenley
453 (Aus)	Mk. VB	Southend	Hornchurch
485 (NZ)	Mk. VB	Westhampnett	Tangmere
611	Mk. IX	Biggin Hill	Biggin Hill
12 *Group*			
118	Mk. VB	Kings Cliffe	Wittering
167	Mk. VB/C	Ludham	Coltishall
303 (Pol)	Mk. VB	Kirton in Lindsey	Kirton in Lindsey
316 (Pol)	Mk. VB	Hutton Cranswick	Church Fenton
411 (Cdn)	Mk. VB	Digby	Digby
13 *Group*			
65	Mk. VB	Drem	Turnhouse
124	Mk. VI	Drem	Turnhouse
222	Mk. VB	Ayr	Ayr
403 (Cdn)	Mk. VB	Catterick	Catterick
14 *Group*			
129	Mk. VB/VI	Grimsetter	Kirkwall
164	Mk. VB	Peterhead	Peterhead
602	Mk. VB	Skaebrae	Kirkwall
610	Mk. VB	Castletown	Kirkwall
Northern Ireland			
501	Mk. VB	Ballyherbert	Ballyherbert

1 000e DE BIGGIN HILL

Le 15 mai 1943, le *Wing* de Biggin Hill fête sa 1 000e victoire. Mais qui l'a remportée ?

Le commandant René Mouchotte, qui commande le N° 341 (*Free French*) *Squadron*, pense que cet honneur lui revient :

« Je leadais [*sic*] l'escadrille 341, volant ouest, à environ 10 miles au SE de Caen, altitude 23 000. Le *Wing Commander* ordonnant au 611 sqn de piquer sur un groupe de F.W.190, je fis exécuter un virage rapide à mon escadrille de façon à me retrouver en position favorable pour attaquer toute machine ennemie cherchant à se dégager. J'aperçus soudain un Focke-Wulf 190 isolé, environ 4 000 plus bas. Je le rattrapai en piqué, ouvrant le feu à 300 yards, sans arrêt jusqu'à 250 yards, et j'eus l'occasion d'observer plusieurs coups directs à la naissance des ailes et la partie centrale du fuselage. Le 190 exécuta alors une chandelle rapide et explosa, m'obligeant à m'écarter violemment pour éviter les débris.

« Munitions tirées : 64 obus de 20 mm, 212 balles de mitrailleuses 7,7 mm. Film de combat confirmant. »

Toutefois, le *Squadron Leader* Edward F. J. « Jack » Charles, qui commande le N° 611, n'est pas de cet avis :

« J'ai eu le sentiment que les Boches allaient passer sous les bombardiers avec l'idée de les prendre par-dessous. Ils volaient en file indienne et je ne pense pas qu'ils m'aient vu. En virant, ils ont défilé juste devant mon collimateur. J'ai vu des tas de morceaux du

▼ Réunion de famille devant la presse pour célébrer la 1 000e victoire du *Wing* de Biggin Hill. De gauche à droite, le *Squadron Leader* Edward F. J. Charles, commandant le 611, le commandant René Mouchotte, commandant le 341, le *Group Captain* Adolf G. « Sailor » Malan, *Station Commander* de Biggin Hill, et Alan C. Deere, *Wing Commander Flying* du *Wing* de Biggin Hill. (IWM)

premier FW 190 partir dans tous les sens, puis le pilote a sauté. J'ai continué droit devant moi et j'ai eu le second. Il n'a même pas cherché à virer. Il a explosé d'un coup et est tombé comme une pierre. »

Finalement, les deux pilotes décident de couper la poire en deux, de s'attribuer chacun une demi-victoire et de partager le pot de 300 £ qu'avaient constitué les parieurs. Et tout finira par un banquet mémorable organisé par les *Frenchies* au Hyde Park Hotel en présence de nombreuses belles élégantes et personnalités.

Le 11 juin à Biggin Hill, on célèbre également l'événement par un grand dîner offert au mess des sous-officiers. Si le recto du menu détaille ce qui accompagne le poulet rôti, une note inscrite au verso explique le contexte de cette fête :

« Pendant cette période, le nombre d'avions ennemis détruits par ce *Sector* [comprendre *Station* ou base, donc *Wing*] a grimpé avec une telle rapidité que, le 15 mai, le remarquable total de Mille [majuscule d'origine] a été atteint. C'est le fruit d'un dur et pénible labeur tant pour les pilotes que pour le personnel au sol et, ce soir, nous avons le sentiment que nous avons bien mérité un peu de repos et de célébrer un événement qui ne s'est encore jamais produit dans l'histoire de la Royal Air Force et qui restera peut-être même unique. Par-delà notre fierté dans ce Millième Boche, nous prenons la ferme résolution que l'avance que ce *Sector* a acquise devant tous les autres ne sera pas seulement maintenue, mais augmentée, jour après jour, jusqu'à la victoire finale. »

LA QUATRIÈME DE MARIDOR

Le 25 mai, le N° 91, qui vient juste de revenir à Hawkinge avec ses Mk. XII flambant neufs, effectue sa première patrouille. À 21h50, deux pilotes, dont le *Squadron Leader* Raymond H. Harries, ont déjà atterri, tandis que deux autres s'apprêtent à le faire, parmi lesquels le *Flying Officer* Jean Maridor, DFC, un Français libre. Il décrit la suite des événements :

« J'étais sur le point d'atterrir, quand j'ai entendu le contrôle signaler qu'il y avait plusieurs E/A arrivant sur Folkestone. J'ai remis les gaz en fonçant droit vers la mer et j'ai vu une douzaine de F.W. 190 au ras des vagues, à deux kilomètres au large, se dirigeant droit sur Folkestone. J'ai piqué à la rencontre de la section de tête, suivi par *Blue 4* [*Pilot Officer* Davy] sur ma droite. Il y avait cinq E/A en formation serrée et le reste était étalé derrière. La *Flak* [*sic*] de Folkestone a ouvert le feu. Tous les E/A ont paniqué et largué leurs bombes avant de mettre le cap sur la France. J'ai choisi un E/A et j'étais sur le point de l'attaquer quand j'ai vu que le *Pilot Officer* Round était en meilleure position que moi. J'en ai choisi un autre, sur le côté droit, et je me suis approché à 300 m sans difficulté, lui balançant une rafale de quatre secondes, plein arrière, sans résultat. Je me suis rapproché à 250, balançant une autre rafale de 4 secondes, le touchant avec mes obus dans le fuselage. Il a commencé à fumer et je lui ai balancé une troisième rafale qui a fait mouche. J'ai dégagé en apercevant des traçantes frôler mes ailes et j'ai vu l'E/A que j'avais attaqué piquer droit dans la mer. Je revendique un F.W. 190 détruit. »

Belle entrée en matière du Mk. XII. Le N° 91 revendique quatre victoires sûres (Harries deux, Round et Maridor un chacun) et une probable (Davy). C'est la quatrième victoire confirmée de Maridor, qui en obtiendra une cinquième le 24 septembre.

Les pilotes devront apprendre à maîtriser la « bête » au décollage, d'une part parce que le Griffon tourne dans le sens opposé au Merlin, ce qui fait que le Spitfire, qui avait tendance à embarquer à gauche, a maintenant tendance à embarquer à droite, et d'autre part parce que la puissance du nouveau moteur oblige à braquer à fond gouvernail et ailerons, et à limiter la pression d'admission à 4 kg (au lieu de 9 en combat) pour contrer le couple.

Les N° 41 et 91 *Squadrons* sont rassemblés à Westhampnett, en juin 1943, pour former le « Griffon-engined Spitfire Wing », dont le commandement sera pris, en août, par l'ancien *Squadron Leader* du N° 91, « Ray » Harries, premier as sur Spit-Griffon, grâce, notamment, à un triplé le 18 juillet.

◀ Le *Squadron Leader* « Jack » Charles, commandant le N° 611 *Squadron*, est l'un des deux pilotes à revendiquer la 1 000e victoire du *Wing* de Biggin Hill. L'autre étant le Français René Mouchotte. Charles et ses pilotes posent pour la presse britannique, avec le nombre 1 000 peint sur une pale de l'hélice de son Spitfire.

Supermarine Spitfire Mk. IX (EN398)
Flight Lieutenant I. G. Keltie
N° 402 (RCAF) *Squadron*
Kenley, février 1943.

Cet avion deviendra la monture personnelle de « Johnnie » Johnson peu après.

▲ Le Mk. VB du lieutenant Jacques Andrieux, Français libre intégré au N° 130 *Squadron*, photographié à Ballyhalbert (Irlande du Nord), en mai 1943. (IWM)

Entre juin et la fin 1943, le *Wing* revendique 40 victoires sûres et 6 probables. Le N° 91 se taille la part du lion avec 33 victoires sûres en 1 625 sorties, ce qui laisse un goût amer aux pilotes du N° 41 qui n'en ont revendiqué que 7 en 1 525 sorties. Cependant, à eux deux, ces *Squadrons* ont enregistré la perte de 14 avions, dont 11 en opérations, un taux qui a de quoi inquiéter, surtout pour le N° 41 qui a perdu trois pilotes tués et trois faits prisonniers, un bilan très déséqulibré.

OÙ L'ON REPARLE DE BIGGIN HILL

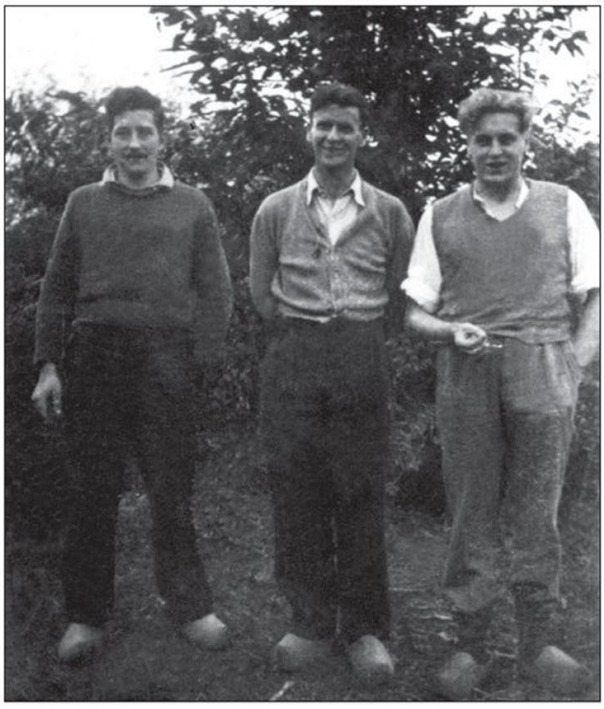
Du *Station Commander* (« Sailor » Malan) aux *Squadron Leaders* (« Jack » Charles, René Mouchotte, « Ray » Harries...) en passant par le commandant du *Wing* (Al Deere), la crème de la chasse britannique est alors rassemblée à Biggin Hill. C'est donc un grand honneur pour un *Squadron* que d'y être affecté. En juillet 1943, il échoit au N° 485 (NZ), qui remplace le N° 611. En plus de Spit Mk. IX, le 485 touche un nouveau *Squadron Leader*, John M. Checketts, mais aussi trois officiers américains, pilotes de Spit PR au sein de l'USAAF, venus s'aguerrir aux côtés des Britanniques. Malheureusement, l'un d'entre eux, le *Captain* John R. Walker, est abattu le 14 juillet au cours d'une escorte de B-17 dans les circonstances que rapporte le *Flight Lieutenant* M. Hume :

« Je faisais partie d'une escorte de Forteresse. Nous volions cap au NE dans la région de Bernay, France. J'ai aperçu un F.W.190 plonger sur la queue d'un Spitfire IX. J'ai appelé le *Squadron* pour l'avertir de sa présence, mais à cause du bavardage à la radio et du bruit que faisait ma verrière, mon message n'a pas été reçu. Le F.W.190 s'est approché très près et a tiré avant que j'aie pu manœuvrer pour le faire dégager. J'ai vu l'appareil du Capt. Walker perdre de l'altitude, probablement hors de contrôle et traînant derrière lui un panache de fumée de glycol provenant de son radiateur gauche. Nous sommes rentrés en Angleterre et quand nous avons survolé la côte, le S/Ldr Checketts a appelé le Capt. Walker et celui-ci a répondu qu'il était OK. »

Sa disparition est vengée le 27 du mois, quand le 485 revendique quatre Fw 190 sans perte, Checketts s'en adjugeant deux. Le 4 août, il fait encore mieux quand avec trois équipiers il surprend une formation de huit Bf 109 à 3 000 m au-dessus de Lille-Merville. Les Britanniques revendiquent six victoires sûres, Checketts étant crédité personnellement de trois sûres et une probable.

Cependant, le 22 août, le 485 connaît un gros revers de fortune, perdant quatre avions, un pilote tué et deux faits prisonniers, tandis que le quatrième,

▶ MB882, un Mk. XII du N° 41 *Squadron* à Friston, le 8 avril 1944. On note le réservoir supplémentaire sous le ventre. (IWM)



◀ Johnnie Checketts, déguisé en paysan français (on notera les sabots), pose au milieu de deux de ses sauveteurs.

◀ Le *Warrant Officer* Bert S. Wipiti, l'un des rares Maoris ayant volé au sein de la RAF.

le *Pilot Officer* Les S. McQ. White, réussira à passer en Espagne avec la complicité de la Résistance.

Le 6 septembre, Checketts est descendu à son tour par un Fw 190 à l'est de Cayeux. Gravement brûlé aux mains et au visage, il est recueilli par une famille de paysans. Quelque temps plus tard, il a la surprise de retrouver le *Flight Sergeant* Terry S. F. Kearins, qui avait été donné pour mort deux mois plus tôt. Ils parviendront ensemble à regagner l'Angleterre après une véritable odyssée qui les verra voyager jusqu'à Camaret, où ils embarqueront sur un homardier. Checketts reprendra du service, recevra le DSO et le grade de *Wing Commander* et finira la guerre avec 14 victoires confirmées et 2 V1.

Le 3 octobre, le 485 perd trois avions au cours du *Ramrod* 259 (qui coûtera d'ailleurs neuf Spitfire et un Typhoon au *Fighter Command*). Parmi les disparus figure l'un des rares pilotes d'origine maorie, le *Warrant Officer* Bert S. Wipiti.

Né à New Plymouth en janvier 1922, Wipiti s'engage dans la RNZAF. Au mois de décembre 1941, il est affecté au N° 243, chargé de la défense de Singapour. Il revendique 3 ½ victoires sur Buffalo jusqu'en mars 1942. Évacué en Angleterre, il rejoint le N° 485. Il est crédité de six victoires confirmées.

NAISSANCE DE LA 2ND TAF

Le 13 novembre 1943, l'*Air Chief Marshal* Sir Trafford Leigh-Mallory est nommé commandant de la nouvelle *Allied Expeditionary Air Force*, regroupant :

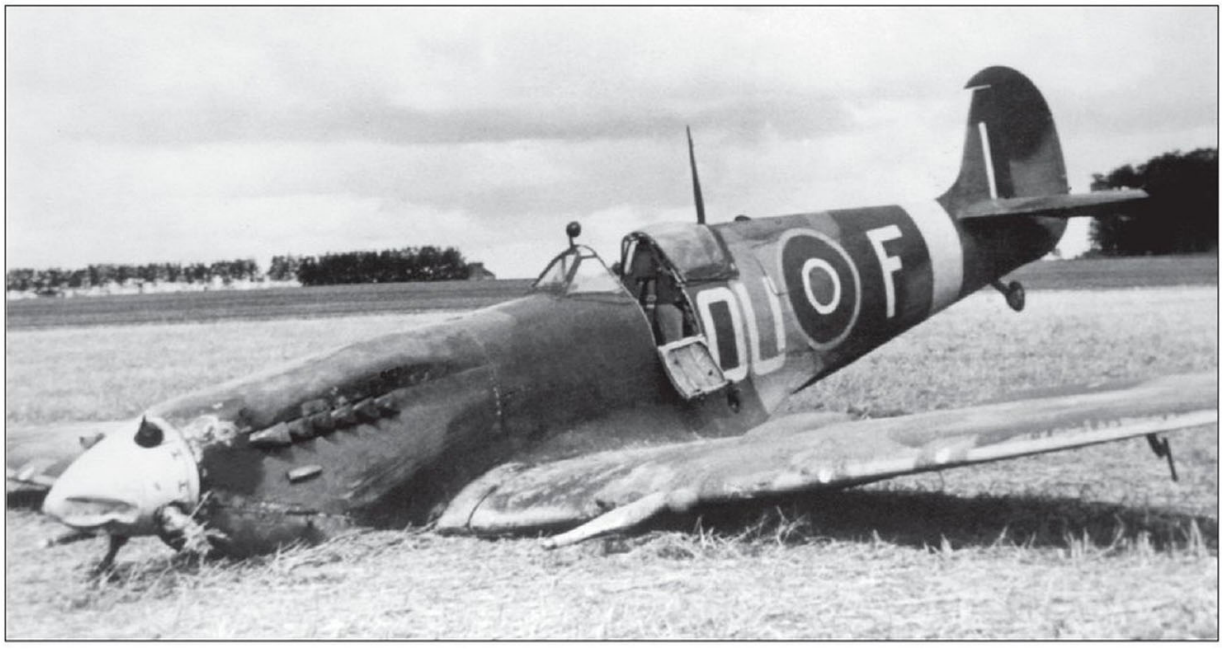
– la 9th *Air Force* américaine du *Lieutenant General* Lewis H. Brereton;

– la 2nd *Tactical Air Force* (ex-TAF) de l'*Air Marshal* Sir Arthur Coningham;

– l'*Air Defence of Great Britain* (ADGB) de l'*Air Marshal* Roderic M. Hill, créée avec ce qui reste du *Fighter Command*, dissous le 15 novembre.

Voilà donc le noyau des forces aériennes britanniques qui s'apprête, l'année suivante, à partir à l'assaut de la *Festung Europas* – la forteresse Europe.

Nous verrons dans le prochain épisode la place du Spitfire dans cette organisation.



◀ Le Mk. VB (BS543) du *Flight Sergeant* Les S. McQ. White, descendu lors du *Ramrod* 212 sur Le Havre, le 22 août 1943. White, recueilli par la Résistance locale pédalera depuis Paris jusqu'aux Pyrénées avant de passer en Espagne. Il sera de retour en Grande-Bretagne le 5 octobre.

1944
L'INVASION

▲ À qui se fier ? Selon les *Forms* AFM78 (fiches de suivi individuel des avions), le Mk. IX MK940 a été perdu en opérations par le N° 312 (*Czech*) *Squadron*, le 10 juin 1944. Or, il porte clairement le code tactique du N° 308 (*Polish*) *Squadron* (le damier polonais sur le nez est bien visible) et la photo a été prise au Fresne-Camilly (B-5), le 29 juillet. (IWM)

Tandis que le Haut état-major planche sur les plans du débarquement (opération « Overlord »), un nouveau modèle de Spit entre en lice : le Mk. XIV à moteur Griffon.
Les premiers sont livrés au N° 610, fin décembre 1943, mais l'unité, commandée par le *Squadron Leader* Richard A. Newbery, n'est entièrement transformée à Castle Camps qu'à partir de fin février. Elle est suivie par le N° 322 (*Dutch*) du *Major* Keith C. Kuhlmann à Acklington. Aucun de ces deux *Squadrons* n'est crédité d'une victoire confirmée avant le débarquement et l'ouverture d'un nouveau type de chasse, dont nous reparlerons plus loin.

LA ROUTINE

Pendant ce temps, la 2nd TAF poursuit à la fois son expansion, avec l'absorption et la création de nouveaux escadrons, et ses missions de routine sur le continent, en particulier contre les sites de V1.
Les Français accueillent deux nouvelles unités sur le sol britannique, le N° 329, formé à Ayr, le 5 janvier, avec le personnel de l'ex-GC 1/2, et le N° 345, mis sur pied également à Ayr, le 12 février.
En mission *Rodeo*, le 19 avril, le *Wing Commander* « Johnnie » Johnson conduit une formation de douze Mk. IX du N° 443 (RCAF), quand, près de Louvain, il aperçoit un Do 217 isolé, volant droit devant et à la même altitude :
« Le Dornier était tout seul et nos Spitfire le rattrapèrent rapidement.

▶ Vol en formation des premiers Mk. XIV du N° 610 *Squadron*. La plupart de ces avions ont été touchés début janvier et au moins deux seront perdus en opération, en particulier le RB150 (DW-A), porté disparu le 30 août 1944 (*Warrant Officer* J. J. D. Bonfield †). Au premier plan, le « patron », le *Squadron Leader* Richard A. Newbery, qui s'illustrera dans la chasse aux V1. (IWM)

Du gâteau ! McLeod arriva à ma hauteur et j'eus le mauvais pressentiment qu'il allait me dépasser et commettre une impardonnable faute de discipline. Mais il resta à mes côtés, alors je lui dis : *"Il est à vous, Wally. Montrez-nous comment vous faites !"*

« Il se rapprocha pour l'hallali, tandis que nous observions le duel à distance. Tout fut terminé en un éclair. Il n'y eut aucune poursuite poignante. Aucune manœuvre dans tous les sens du bombardier tentant de fuir. Ce fut un exemple classique de tir de précision par un maître expert. Wally épingla sa victime à la première rafale. Le Dornier se cabra à la verticale, pendit un instant dans l'air, puis tomba sur le côté et s'écrasa en une boule de feu près d'une rangée de potagers derrière un lotissement. Nous avons poursuivi notre route en survolant l'épave en feu du Dornier. *"Bien joué, Wally !"*, lui dis-je. *"Remettez-vous en formation, il peut y en avoir d'autres dans le coin."* »

Le *Squadron Leader* Henry Wallace McLeod, DFC *and bar*, l'agressif commandant du 443, remporte là la 14e de ses 21 victoires. Il est décoré du DSO, le 5 septembre, et se trouve alors en tête du palmarès des as canadiens. Il sera abattu et tué par des Bf 109 trois semaines plus tard.

◀ Les missions préparatoires au débarquement ne vont pas sans comporter de grands dangers. Le 21 mai, le *Sergeant* S. T. Lundberg du N° 416 (RCAF) *Squadron* est abattu par la *Flak* sur le Mk. IX MJ832 en attaquant un train entre Cayeux et Berck. Il sera fait prisonnier. Il est l'un de seize pilotes de Spitfire abattus par la *Flak* ce jour-là.

◀ Le Mk. XII MB882 du N° 41 *Squadron*, basé à Friston en avril 194. (IWM)

REVUE D'EFFECTIFS

Jusqu'au débarquement, les missions de la 2nd TAF et de l'ADGB sont bien souvent les mêmes, au point que les pilotes transférés de l'une à l'autre n'y voient aucune différence.

Malgré sa vampirisation par la 2nd TAF, l'ADGB reste une puissante force défensive, en particulier dans ses secteurs sud et sud-est. Le 11 *Group*, qui en est responsable, aligne 21 *Squadrons* de Spitfire, dont 7 de Mk. V à la valeur militaire limitée. Les N° 345 (*Free French*), 350 (*Belgian*) et 501 *Squadrons* sont prêtés à la 2nd TAF pour la phase initiale des opérations.

Le 10 *Group* dispose des deux *Squadrons* équipés de Spit-Griffon, version optimisée pour la basse altitude, et de deux autres de Mk. VII, destinés à punir la curiosité des avions de reconnaissance allemands.

Non mentionnés dans le tableau de la page suivante sont les trois escadrons de secours en mer (N° 275, 276 et 278) équipés d'hydravions et de Spitfire Mk. V.

La 2nd TAF regroupe 31 unités de Spitfire réparties en trois *Groups*. Elle possède, en outre, trois *Squadrons* de PR, ainsi que deux *Squadrons* de réglage d'artillerie sur Mk. V (les N° 26 et 63) et un *Flight* de reconnaissance météo (le N° 1421), ce dernier directement rattaché au quartier général.

Le plan initial prévoit le maintien de six *Squadrons* de Spitfire en patrouille au-dessus des plages de débarquement de l'aube à la tombée de la nuit pendant les premiers jours. Ils opéreront à basse altitude, l'USAAF occupant les étages supérieurs.

JOUR J

Les premières missions de la 2nd TAF débutent à 05h00.

On sait désormais que l'histoire propagée par Cornelius Ryan dans *Le Jour le plus long*, à savoir que la réaction de la Luftwaffe s'est limitée au survol des plages par deux Fw 190 [7], n'est qu'un mythe. L'aviation allemande réalise 319 sorties dans la journée du 6 juin, même si la plupart se terminent mal.

[7] Voir *Aéro-Journal* n° 11 (Août-sept. 2009).

Supermarine Spitfire Mk. VB (BL591)
N° 277 ASR *Squadron*
Shoreham, juillet 1944.

Pourtant, le calme de la matinée pourrait faire croire aux Belges du N° 349 que Cornelius Ryan a même exagéré. Les pilotes en patrouille bâillent d'ennui en sillonnant le ciel au-dessus des grappes de soldats qui débarquent de centaines de barges, alors qu'une formidable armada couvre la quasi-totalité de la Manche. Quand, tout à coup, à 15h45, apparaissent six Ju 88 – sans escorte ! Tandis que le N° 485 plonge sans hésiter, le N° 349 lui emboîte le pas :

« J'étais *Blue 1* (F/O J. Moreau). J'ai vu un JU 88 à 5 km au SO de Cabourg, piquant depuis un nuage en direction de l'ouest, larguant ses bombes dans un champ, probablement parce qu'il a vu notre section. L'E/A a filé à zéro mètre le long du canal au NE de Caen. Je l'ai poursuivi et ai ouvert le feu avec mes canons et mes mitrailleuses depuis 600 m, sans résultat. *Blue 2* (F/Sgt J. Moureau) a tiré une courte rafale de mitrailleuses au même moment. »

Moreau touche le Ju 88 à deux reprises, mais épuise ses munitions. Moureau prend le relais :

« *Blue 2* s'est rapproché plein arrière et a tiré trois rafales de deux secondes entre 200 et 150 m et a noté des coups au but dans le fuselage et dans le poste de pilotage. L'E/A, hors de contrôle, a grimpé sur sa droite, suivi par *Blue 2*, qui a tiré une dernière rafale de trois secondes avec toutes ses armes avec une correction de 30°. Il a dégagé et l'E/A a piqué et explosé au sol, à 15 km à l'ouest de Caen. *Blue 1* a pris une photo de l'épave en feu. »

SQUADRONS DE SPITFIRE
6 JUIN 1944

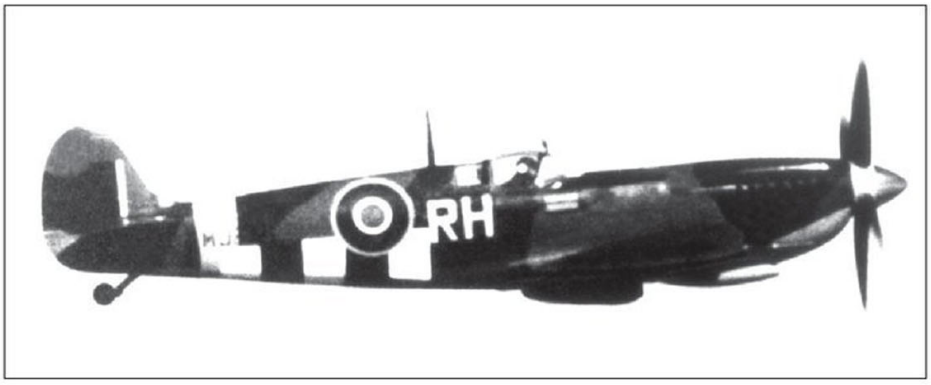
Air Defence of Great Britain

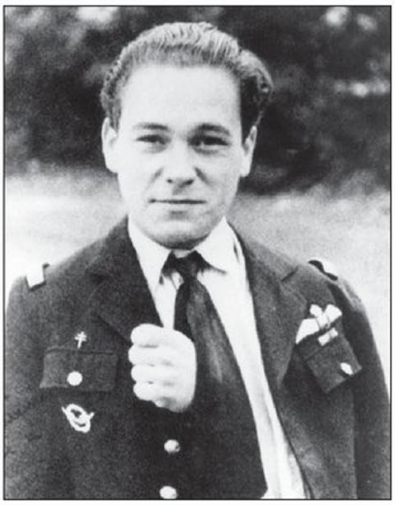
Squadron	Version	Base
10 *Group* (AC A. V. Harvey)		
1	Mk. IXB	Predannack
13	Mk. VII	Culmhead
41	Mk. XII	Bolt Head
126	Mk. IX	Culmhead
165	Mk. IX	Predannack
610	Mk. XIV	Harrowbeer
616	Mk. VII	Culmhead
11 *Group* (AVM H. W. L. Saunders)		
33	Mk. IXE	Lympne
64	Mk. VB	Deanland
74	Mk. IXE	Lympne
80	Mk. IX	Detling
127	Mk. IX	Lympne
130	Mk. V	Horne
229	Mk. IX	Detling
234	Mk. VC	Deanland
274	Mk. IX	Detling
303 (Pol)	Mk. V	Horne
345 (F)	Mk. VB	Shoreham
350 (Bel)	Mk. VC	Friston
501	Mk. V/IX	Friston
611	Mk. VB	Deanland

AC : *Air Commodore*
AVM : *Air Vice-Marshal*
Pour les *Wings* de la 2nd TAF, ne sont mentionnés que les *Wing Commanders (Flying)* [W/C].

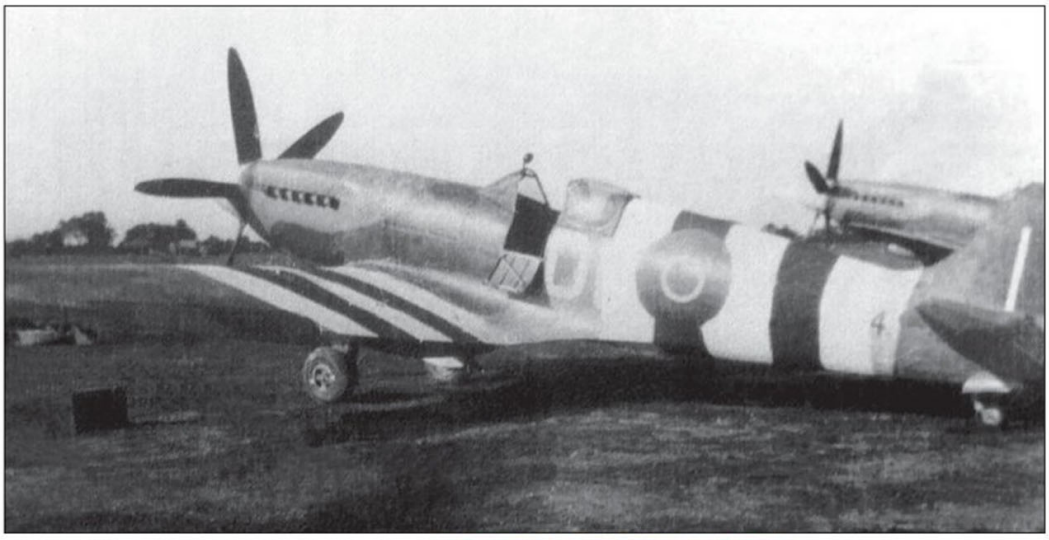
2nd *Tactical Air Force*

Squadron	Version	Base
Headquarters		
34 (PR) *Wing* (W/C G. Hughes)		
16	Mk. XI	Northolt
83 *Group* (AVM H.Broadhurst)		
39 (PR) *Wing* (W/C J. H. Godfrey)		
400 (Cdn)	Mk. XI	Odiham
125 *Wing* (W/C A. C. Stewart)		
132	Mk. IXB	Ford
453 (Aus)	Mk. IXE	Ford
602	Mk. IX	Ford
126 *Wing* (W/C G.C. Keefer)		
401 (Cdn)	Mk. IXB	Tangmere
411 (Cdn)	Mk. IX	Tangmere
412 (Cdn)	Mk. IX	Tangmere
127 *Wing* (W/C L. V. Chadburn)		
403 (Cdn)	Mk. IX	Tangmere
416 (Cdn)	Mk. IX	Tangmere
421 (Cdn)	Mk. IX	Tangmere
144 *Wing* (W/C J. E. Johnson)		
441 (Cdn)	Mk. IX	Ford
442 (Cdn)	Mk. IX	Ford
443 (Cdn)	Mk. IX	Ford
84 *Group* (AVM L.O. Brown)		
35 (PR) *Wing* (W/C H. P. McClean)		
4	Mk. XI	Gatwick
131 *Wing* (W/C J. Kowalski)		
302 (Pol)	Mk. IX	Chailey
308 (Pol)	Mk. IX	Chailey
317 (Pol)	Mk. IX	Chailey
132 *Wing* (LtCol R. A. Berg)		
66	Mk. IX	Bognor Regis
331 (Nor)	Mk. IX	Bognor Regis
332 (Nor)	Mk. IX	Bognor Regis
134 *Wing* (W/C T. Vybiral)		
310 (Tch)	Mk. IX	Appledram
312 (Tch)	Mk. IX	Appledram
313 (Tch)	Mk. IX	Appledram
135 *Wing* (W/C P. J. Simpson)		
222	Mk. IX	Selsey
349 (Bel)	Mk. IX	Selsey
485 (NZ)	Mk. IX	Selsey
145 *Wing* (W/C W.V. Crawford-Compton)		
329 (F)	Mk. IX	Merston
340 (F)	Mk. IX	Merston
341 (F)	Mk. IX	Merston
85 *Group* (AVM J. B. Cole-Hamilton)		
141 *Wing* (W/C H. J. L. Hallowes)		
322 (Hol)	Mk. XIV	Hartford Bridge
142 *Wing* (W/C I. E. Chalmers-Watson)		
124	Mk. VII	Horne
148 *Wing* (W/C D. F. B. Sheen)		
91	Mk. XIV	West Malling
150 *Wing* (W/C R. P. Beamont)		
56	Mk. IX	Newchurch





▲ Jean-Marie Maridor



▲ Le Mk. XIV NH654 du N° 91 *Squadron*, ici à Deanland, en juillet 1944, a été piloté à plusieurs reprises par le *Flight Lieutenant* Jean-Marie Maridor, notamment lors de sa victoire contre un V1, le 5 du mois.

▼ Henri de Bordas. (SHD/A)

La victoire est partagée entre les deux Belges. Leurs adversaires étaient des Ju 88 C-6 du I./ZG 1, qui perd quatre appareils dans ce combat. Le *Flying Officer* J. A. Houlton, du 485, est officiellement crédité de la première victoire de l'opération « Overlord ».
Toutefois, plus que de la Luftwaffe, taillée en pièces au-dessus des têtes de pont de Normandie, qu'elle ne parvient pas à empêcher de gagner du terrain, le danger va venir d'une nouvelle arme – un robot volant, nommé V1 (*Vergeltungswaffe Eins*, arme de représailles n° 1), auquel les Alliés donnent le nom de code de « Diver » (plongeur).

LA MENACE FANTÔME

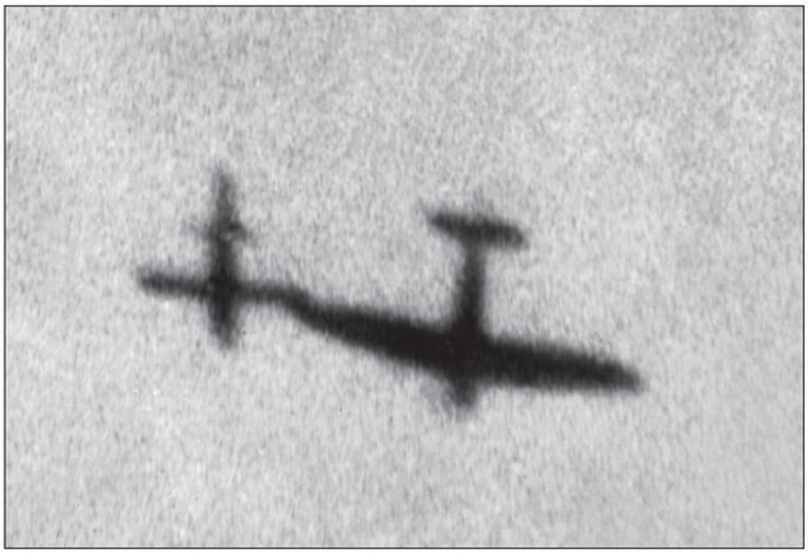
Les Alliés n'ignorent rien des V1 – sauf une chose : l'endroit d'où ils partent. Ils ont beau avoir ratissé la côte, de Rouen jusqu'aux Pays-Bas (voir Chapitre III), ils n'ont pas réussi à éradiquer la menace.
Le premier est repéré par le poste du *Royal Observer Corps* de Dymchurch, petit village de la côte du Kent, au sud de Folkestone, le 13 juin à 04h08. Il sera suivi par 9 520 autres, tous tirés en direction de Londres (plus 2 448 qui cibleront Anvers entre octobre 1944 et mars 1945).

◣ Page de gauche en haut
Le Mk. IX (MJ8?) personnel de l'*Air Marshal* Roderic Hill, commandant l'*Air Defence of Great Britain*, portant ses initiales et la flamme de son grade sous le pare-brise.

◣ Page de gauche en bas
Le Mk. VIII (JF330) de l'*Air Vice-Marshal* Harry Broadhurst, à l'époque où il commandait la *Western Desert Air Force*, à Tunis, en mai 1943.
Broadhurst était alors, à 38 ans, le plus jeune *Air Vice-Marshal* de la RAF.

◀ Harmonisation des armes de ce Spit IX du N° 310 (*Czech*) *Squadron*, à Harrowbeer.
L'ordre d'appliquer les bandes d'identification ayant été donné le 4 juin à 11h00, le débarquement devant avoir lieu, à l'origine, le 5 à l'aube, les peintres ont parfois un peu galvaudé le travail.

Supermarine Spitfire Mk. XIV (NH654)
Flight Lieutenant Jean-Marie Maridor
N° 91 *Squadron*
West Malling, 5 juillet 1944.



▶ Un photographe amateur a fixé sur la pellicule ce Spitfire en train de déséquilibrer un V1 avec l'extrémité de son aile gauche au-dessus de Crowborough, le 4 août 1944. La manœuvre était très délicate et tout aussi dangereuse que de tirer sur le robot volant, car elle risquait d'entraîner le Spitfire dans sa chute en cas de geste trop brusque. (IWM)

Les as de Spitfire Missions *Diver*

Pilote	*Sqdn*	*Total*
F/O R. F. Burgwal	322	21
S/Ldr N. A. Kynaston	91	17
F/Lt R. S. Nash	91	16 ½
F/O E. Topham	91	15
F/Lt J. L. Plesman	322	12
F/O J. van Arkel	322	12
Cap J-M. Maridor	91	11
F/O H. D. Johnson	91	11
Lt H. F. de Bordas	91	9 ½
F/O R. Cruikshank	91	9 ½
F/O G. F. J. Jongbloed	322	9 ½
S/Ldr R. A. Newbery	610	9
P/O P. M. Bond	91	9
S/Ldr C.M. v. Eedenborg	322	8
F/O A. R L. Elcock	91	8

Sa silhouette particulière, le bruit saccadé de son statoréacteur (comparé au bruit d'une Ford T montant une colline) et la petite flamme rouge qui en sort deviendront familiers aux Londoniens – un peu trop à leur goût, d'ailleurs. Pour en venir à bout, les Britanniques mobilisent des régiments entiers d'artillerie antiaérienne et installent une ceinture de ballons autour de la capitale. La RAF fait patrouiller la côte sud en permanence par les Tempest et les Spitfire de l'ADGB, parmi lesquels les Mk. XII du N° 41 et les Mk. XIV des N° 91 et 322.

La chasse est difficile et dangereuse. La charge explosive de 850 kg contenue dans la tête de l'engin est susceptible de disloquer tout chasseur ayant commis l'imprudence de s'approcher trop près.

Le Fieseler Fi 103 présente un gros défaut, celui de n'être pas piloté et de voler droit devant lui en fonction d'une trajectoire programmée. En revanche, la mauvaise surprise, c'est que sa vitesse (pouvant avoisiner les 640 km/h entre 600 et 900 m), le rend difficile à intercepter, le différentiel de vitesse en faveur des chasseurs alliés étant insuffisant. Ceux qui sont impliqués dans la lutte contre les robots volants sont alors débarrassés de leur blindage, polis et alimentés à l'essence de 150 degrés d'octane. Ces mesures permettent un gain de près de 50 km/h.

Pour éviter de sauter avec leur proie, certains pilotes développent une technique, à peine moins risquée, consistant à se mettre à la hauteur de l'engin, de placer l'extrémité de leur aile sous celle du V1 et de le déséquilibrer en basculant l'aile vers le haut. Cette méthode est employée pour la première fois par le *Flying Officer* Ken R. Collier du N° 91, le 23 juin.

Quatre Mk. XIV du N° 91 décollent sur alerte au petit matin du 13 juin, mais ils ne parviennent pas à intercepter le premier V1 ni les quatre autres qui le suivent quelques minutes plus tard.

La menace est prise très au sérieux par les autorités, qui relèvent les unités de l'ADGB de leurs patrouilles au-dessus des plages de débarquement. Le 19 juin, le N° 91 est officiellement informé qu'il est réservé à la chasse aux V1.

LE MOFFETT SHOW

Le premier est abattu par le *Flight Lieutenant* H. B. Moffett du N° 91, le 16 juin. Cependant, très vite, le nombre de lancements augmente de manière importante, au point que tout le monde fait n'importe quoi, les chasseurs s'élançant au milieu des barrages de ballons, tandis que la DCA tire dans le tas. Il est décidé que par temps clair, les canons se tairaient et que les chasseurs auraient toute liberté d'action. Par mauvais temps, ce sera le contraire. Il y a enfin une défense combinée un peu plus complexe. Les N° 91 et 322 sont regroupés à West Malling et le N° 610 est engagé dès la fin de sa transformation sur Mk. XVI, le 20 juin, depuis Harrowbeer.

Le 19 juin, le N° 91 effectue 35 sorties, dont 5 se soldent par un résultat positif :

– 19h30, Lt H. F. de Bordas, 32 km N Beachy Head : attaque en piqué depuis 3 000 m sur un *Diver* volant à 580 km/h à 300 m. Touché, tombe dans un champ et explose.

▼ Deux Mk. IX du N° 443 (RCAF) *Squadron* décollent de Ford (Sussex) pour une mission au-dessus des plages de débarquement, le 10 juin 1944. Ils sont tous les deux équipés d'un réservoir de 200 litres sous le ventre. (IWM)

◀ Un Spitfire Mk. IX du N° 453 (RAAF) *Squadron* se prépare à décoller pour une mission au-dessus de la Normandie. Il est équipé d'un réservoir de 200 litres sous le ventre. Ford, Sussex, 10 juin 1944. (IWM)

– 19h40, F/Lt J. W. Draper, 8 km S Turnbridge Wells : *Diver* repéré au-dessus de Beachy à 550 km/h et 300 m. Intercepté près de Turnbridge. Touché, bascule lentement puis s'écrase dans un bois, où il explose.
– 21h55, F/Lt H. B. Moffett, Battle : *Diver* repéré au-dessus de Hastings à 600 m et 580 km/h. Attaqué à 150 m de distance, explose en vol, un morceau endommageant l'extrémité d'une pale d'hélice.
– 22h30, Lt H. F. de Bordas et F/O J. A. Faulkner, 3 km N Uckfield : *Diver* au-dessus d'Eastbourne, attaqué par les deux pilotes. Huit autres avions se joignent au combat et le *Diver* explose dans un champ.
– 23h10, F/Sgt G. Kay, 8 km au large de Beachy Head : guidé sur un *Diver* en mer, cap 360° à 300 m et 600 km/h. Après des attaques effectuées par plusieurs autres appareils, explose en vol.
Henri de Bordas, FAFL de la première heure, a rejoint son camarade Jean-Marie Maridor au N° 91. Titulaire d'une victoire confirmée et de dix V1, il finira la guerre comme commandant du N° 329 (*Free French*) *Squadron* ou GC 1/2 *Cigognes* pour les Français.

Le *Wing Commander* Robert W. Oxspring, qui commande le 24 *Wing* à West Malling, donne quelques explications sur les méthodes employées par les pilotes :
« La tactique idéale pour détruire les missiles menaçants dépendait de manière cruciale de la distance de tir. Au-delà de 250 m, on touchait habituellement les gouvernes de l'engin qui tombait au sol avec sa charge explosive encore active. En deçà de 150 m, le tir faisait généralement exploser la charge, ce qui pouvait entraîner des dégâts pour le chasseur. L'idéal se situait entre 200 et 250 m, ce qui pouvait permettre de faire exploser le V1 en vol sans endommager le chasseur. Tout naturellement, la tactique s'est peaufinée jusqu'à un très haut niveau. Notre as du 24 *Wing* était le Hollandais Rudi Burgwal, du N° 322, qui en a démoli un total de 21, dont 5 en une seule sortie. »

◀ Maintenance sur le terrain. Tout le monde donne un coup de main pour remettre en place l'aile de ce Mk. IX du N° 403 (RCAF) *Squadron* à Bazenville (B-2), le 13 juin 1944. (IWM)

◀ Un Spitfire Mk. IX (MJ840) du N° 312 (*Czech*) *Squadron* à Appledram. On note la cocarde tchèque sous le pare-brise. L'avion s'écrasera sur le terrain à cause du mauvais temps, le 11 juin, entraînant son pilote, le *Sergeant* Vilem Nosek dans la mort.

▶ Des chars Sherman montant à l'assaut de Tilly-s/-Seulles, le 17 juin, passent devant l'épave du Spitfire Mk. IX MJ255 du *Flight Lieutenant* H. G. Garwood, du N° 412 (RCAF) *Squadron*, victime d'une panne de moteur six jours plus tôt. (IWM)

Cependant, la chasse reste dangereuse comme en témoigne l'accident fatal survenu au *Flying Officer* P. L. Schade, entré en collision avec un Tempest, le 31 juillet, et la disparition de Jean-Marie Maridor, le 3 août, dans les circonstances que l'on connaît [8].

Les opérations « Anti-Diver » vont mobiliser une grande partie de la RAF, puisque de nombreux *Squadrons* (en particulier de Mustang Mk. III) sont transférés de la 2nd TAF à l'ADGB en juillet. Au 15 du mois, pas moins de 22 unités (Spitfire, Tempest, Mustang et Mosquito) sont impliquées dans ces missions.

Elles ont, en outre, un effet assez négatif sur le moral des pilotes. Si certains se donnent à cette tâche avec cœur, la plupart le font sans enthousiasme, attendant impatiemment d'être mutés sur le continent pour tirer sur de vrais avions avec un pilote à l'intérieur.

Le 9 août, les N° 91 et 322 sont retirés de la chasse aux *Divers*; leurs Mk. XIV sont versés aux N° 350 (*Belgian*) et 402 (RCAF) *Squadrons*, tandis qu'ils sont rééquipés en Mk. IX pour reprendre leurs missions offensives au-dessus du continent.

Le N° 91 trône en tête du palmarès des unités de Spitfire avec 185 V1 à son crédit (précédé par les N° 3 et 486 sur Tempest avec 288 et 233 respectivement). Le N° 322 est crédité de 108,5 et le N° 610 de 50. Les 350 et 402 ne connaîtront pas le même taux de réussite, d'abord parce que l'avance alliée aura obligé les Allemands à abandonner un grand nombre de sites, ensuite parce que la majorité des lancements se fera de nuit. Sur les 3 957 V1 détruits en vol, 1 847 sont à porter au crédit de l'ADGB.

[8] Et ceux qui ne les connaissent pas pourront les lire dans le futur hors-série que nous consacrerons aux Spitfire français.

PREMIERS PAS EN FRANCE

Le 12 juin, en fin de soirée, le Génie a terminé l'aménagement de deux terrains avancés (*Advanced Landing Grounds*) en France, Bazenville et Sainte-Croix-s/-Mer, entre Courseulles-s/-Mer et Bayeux, respectivement baptisés B-2 et B-3, le « B », signifiant *British*.

Au petit matin du 13, les Canadiens du 126 *Wing* viennent se poser à B-3 et ceux du 127 à B-2. Cependant, comme les infrastructures sont insuffisantes et que la situation militaire n'est pas vraiment stabilisée, tout ce petit monde rentre en Angleterre le soir.

Tommy Koch, du N° 401 (RCAF) *Squadron*, se souvient de cet épisode :

« Un peu intimidés au début, les paysans du coin sont venus nous rendre visite. Les femmes avaient mis leur beau tablier et les petites filles leur jolie robe de fête. Elles nous apportaient des bouquets de fleurs cueillies dans les champs et des paniers remplis de saucissons, d'œufs, de beurre... Les hommes, sur leur trente-et-un, nous offraient du cidre et du vin rouge. Tout un tas de choses à manger et à boire qu'on ne connaissait pas au Canada et en Angleterre. Nous n'avions pas vraiment le temps de papoter, d'autant que la plupart d'entre nous ne parlaient pas français, et, surtout, nous avions un boulot à terminer : exterminer les Nazis. »

Mais les Canadiens ne sont pas les seuls. Les Français de l'*Île-de-France* et de l'*Alsace* se posent également à Sainte-Croix, les larmes aux yeux, car beaucoup ont quitté leur pays quatre ans plus tôt, presque jour pour jour. Et c'est le cœur serré qu'ils repartent le soir pour Merston.

Le 144 *Wing* (d'autres Canadiens) atterrit à B-3, le 15 juin, et devient la première unité à s'installer sur le continent de manière permanente.

UN HÉROS OBSCUR

Luis Perez-Gomez est né le 8 octobre 1922 à Guadalajara au Mexique. Parti étudier au Canada en 1942, il s'engage dans la RCAF. En novembre 1943, il est affecté comme *Pilot Officer* au N° 127 *Squadron* de la RCAF, qui, sous les ordres du *Squadron Leader* Henry W. McLeod, arrive en Grande-Bretagne, en janvier 1944, où il devient le N° 443 (RCAF) *Squadron* sur Spitfire.

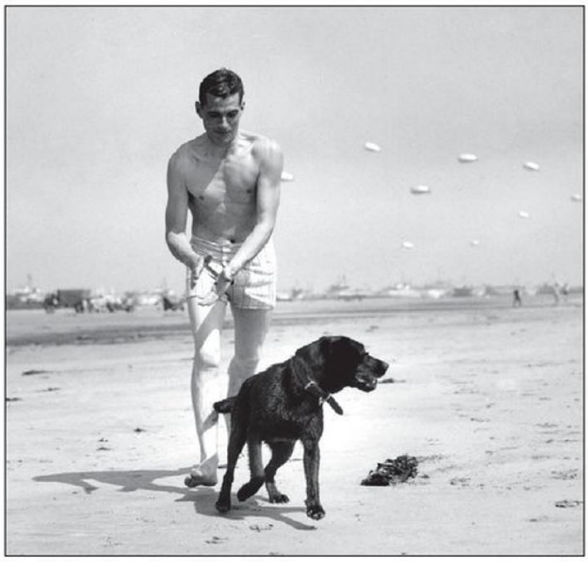
▶ Le *Flying Officer* Luis Perez-Gomez (Santiago Flores)

▶ Le N° 443 (RCAF) *Squadron* à Sainte-Croix-s/-Mer (B-3), le 15 juin 1944. Le 2I-N (MH370), à gauche, présente une particularité : il a souvent été piloté par le *Flying Officer* Luis Perez-Gomez, le seul Mexicain présent en Europe ! (IWM)

◀ Montage des bombes (deux de 125 et une de 250 kg) sur le HF IX NH493 du *Flying Officer* I. Forbes, du N° 132 *Squadron*, à Longues (B-11), le 20 juillet. Début juillet, les ordres sont de ne plus peindre les bandes d'identification (et même de les effacer) sur les parties supérieures, le souci étant désormais de camoufler les avions au sol. (IWM)

Supermarine Spitfire Mk. IX (NH171)
N° 332 (*Norwegian*) *Squadron*
Bognor Regis, mi-juin 1944.

▼ Le *Flying Officer* J. Wustefeld devant un alignement de Spit XIV du N° 350 (*Belgian*) *Squadron*, à Lympne, fin septembre 1944. (IWM)



▲ *Walking the dog.* « Johnnie » Johnson dans une tenue peu réglementaire promène Sally sur la plage de Courseulles-s/-Mer. Ou est-ce le labrador qui promène le *Wing Commander* ? (IWM)

◥ « Chris » Le Roux, commandant le N° 602 *Squadron*. As sud-africain, DFC *and two bars*, il revendiquera 18 victoires et sera impliqué dans le mitraillage du véhicule de Rommel. Le 29 août, Le Roux brave le mauvais temps pour aller en Angleterre chercher de la bière pour ses pilotes; il n'est jamais arrivé. (IWM)

▶ Ils pourraient chanter : *Je ne crains plus personne en Massey-Ferguson !* Modernité mécanique et tradition du terroir semblent faire bon ménage sur le petit terrain de Bazenville (B-2), où a élu domicile le N° 443 (RCAF) *Squadron* depuis le 14 juillet. La photo a été prise le 1er août. (IWM)

Avec son unité, Luis va effectuer 30 missions de guerre. La 31e sera, malheureusement, la dernière. Le 16 juin, en fin de journée, Luis décolle avec cinq équipiers qui forment la *Blue section*. De celle-ci, coiffée par des Fw 190 de la JG 1, il n'y aura qu'un seul survivant, le *Flight Lieutenant* Walz, qui racontera ce qui s'est passé :

« En perçant la couche nuageuse, nous n'avons établi aucun contact et nous sommes redescendus en dessous de cette couche dans les environs sud de Caen. Nous avions juste commencé à virer vers l'est quand j'ai aperçu une meute de Fw 190 qui passait en dessous de nous volant vers l'ouest. J'ai immédiatement piqué pour attaquer, les trois autres pilotes me suivant. Avant même que je ne me retrouve à portée de tir de l'avion que j'avais choisi comme cible, le *Squadron Leader* Hall m'appela à la radio pour me signaler que j'en avais un autre dans ma queue. J'ai viré sec sur la droite et attaqué l'avion qui se trouvait derrière moi. J'ai été forcé de le suivre beaucoup plus bas, là où des Spitfire et des Fw 190 se battaient avec rage. À ce moment, j'ai pu observer que déjà trois avions brûlaient au sol; c'est alors que le *Squadron Leader* McLeod, qui menait la section rouge, a appelé à la radio pour nous demander notre position et le nombre d'avions ennemis que nous avions engagés. Je lui ai répondu, mais apparemment la transmission n'a jamais été reçue. Avant que je ne puisse terminer mon attaque, j'ai pu apercevoir du coin de l'œil un autre Fw attaquant à 90° sur ma gauche. Je n'ai pas pu rompre à temps et je me suis retrouvé dans sa ligne de tir et mon avion a été touché de plein fouet et mis en flammes. Heureusement j'ai pu m'extraire de mon avion. Quand je descendais suspendu à mon parachute, j'ai vu un autre Spitfire qui était attaqué par plusieurs autres ennemis et il engageait un virage serré par la gauche. Il était assez proche pour que je puisse lire les lettres. »

Ce Spitfire, c'est celui de Luis qui s'écrase quelques secondes plus tard non loin de Sassy, à une trentaine de mètres seulement de l'avion de Walz. Luis Perez-Gomez, seul aviateur mexicain à s'être battu en Europe, sera inhumé dans le cimetière du petit village de Sassy, situé à dix kilomètres au nord-est de Falaise.

CHUTE D'UN *EXPERTE*

Pour la Luftwaffe, le front de Normandie devient un véritable tonneau des Danaïdes. La *Luftflotte Reich* a eu beau injecter plus de 800 chasseurs en quelques jours, les Alliés tiennent la supériorité aérienne et n'entendent pas la lâcher. La lutte est inégale : 1 300 avions allemands, dont la moitié de chasseurs, font face à une armada alliée comptant plus de dix fois ces effectifs.

Inévitablement, écrasés sous le nombre et malgré toute leur science du combat et leur expérience, beaucoup d'as finissent par succomber. Le 22 juin, c'est au tour du *Hauptmann* Josef Wurmheller, *Kapitän* de la 9./JG 2, titulaire de 102 victoires toutes revendiquées contre des avions britanniques ou américains. Il est abattu par un quasi-anonyme, le *Flying Officer* J. W. Fleming, un Canadien du N° 441. Son compte rendu de combat est sans équivoque :

« À 14h40, nous étions en patrouille au sud-ouest de Domfront. J'ai aperçu deux avions au ras du sol et j'ai aussi piqué dessus. J'ai choisi le leader et ai ouvert le feu à environ 400 m. Il a instantanément dégagé et a grimpé à la verticale. J'ai maintenu mon tir et, à 50 m de lui, j'ai vu des coups au but, puis il a explosé. »

C'est, en revanche, une bonne période pour un autre as, le célèbre « Johnnie » Johnson, commandant le 144 *Wing* canadien. Le même jour, il revendique un Fw 190 près d'Argentan. Le 28, il revendique deux Bf 109 près de Caen et il termine le mois par une nouvelle victoire, un Bf 109 à l'est de Gacé. Si l'on admet que son score final est de 41 victoires, dont 7 en collaboration [9], cette dernière est sa 36e.

Fin juin, l'*Air Marshal* Sir Arthur Coningham, commandant la 2nd TAF, peut respirer. Si le transfert à l'ADGB des Tempest et des Spitfire Mk. XIV du 85 *Group* pour contrer la menace inattendue des V1 a entraîné une baisse significative du niveau de protection des chasseurs-bombardiers et des bombardiers moyens au-dessus de la Normandie, il n'a pas eu de conséquence grave sur la conduite des opérations.

À cette date, quatre *Wings* de Spitfire opèrent depuis le continent :

– 125 *Wing* à Longues (B-11);
– 126 *Wing* à Bény-s/-Mer (B-4);
– 127 *Wing* à Bazenville (B-2);
– 144 *Wing* à Sainte-Croix-s/-Mer (B-3).

Et ce n'est qu'un début...

BOMBARDEMENT EN PIQUÉ

Le bombardement en piqué n'est pas une nouveauté pour les pilotes de Spitfire, mais le 10 juillet, cette activité est étendue à la totalité des *Squadrons* de la 2nd TAF, eu égard à la faible puissance de feu du Spit. Ce qui est assez remarquable dans les instructions données, c'est la grande latitude laissée aux chefs de dispositifs :

« Concernant les reconnaissances armées effectuées par les chasseurs visant à la destruction des lignes de communication ennemies, les méthodes actuelles ne permettent pas d'obtenir l'effort maximum. En conséquence, il a été décidé que, dans le futur, quand les conditions le permettront, une partie des effectifs engagés porteront des bombes. L'objectif sera un objectif d'opportunité laissé à l'appréciation du leader de la formation. Dans l'éventualité où aucun objectif d'opportunité ne se présentera, le leader devra donner l'instruction d'attaquer une cible de "dernier

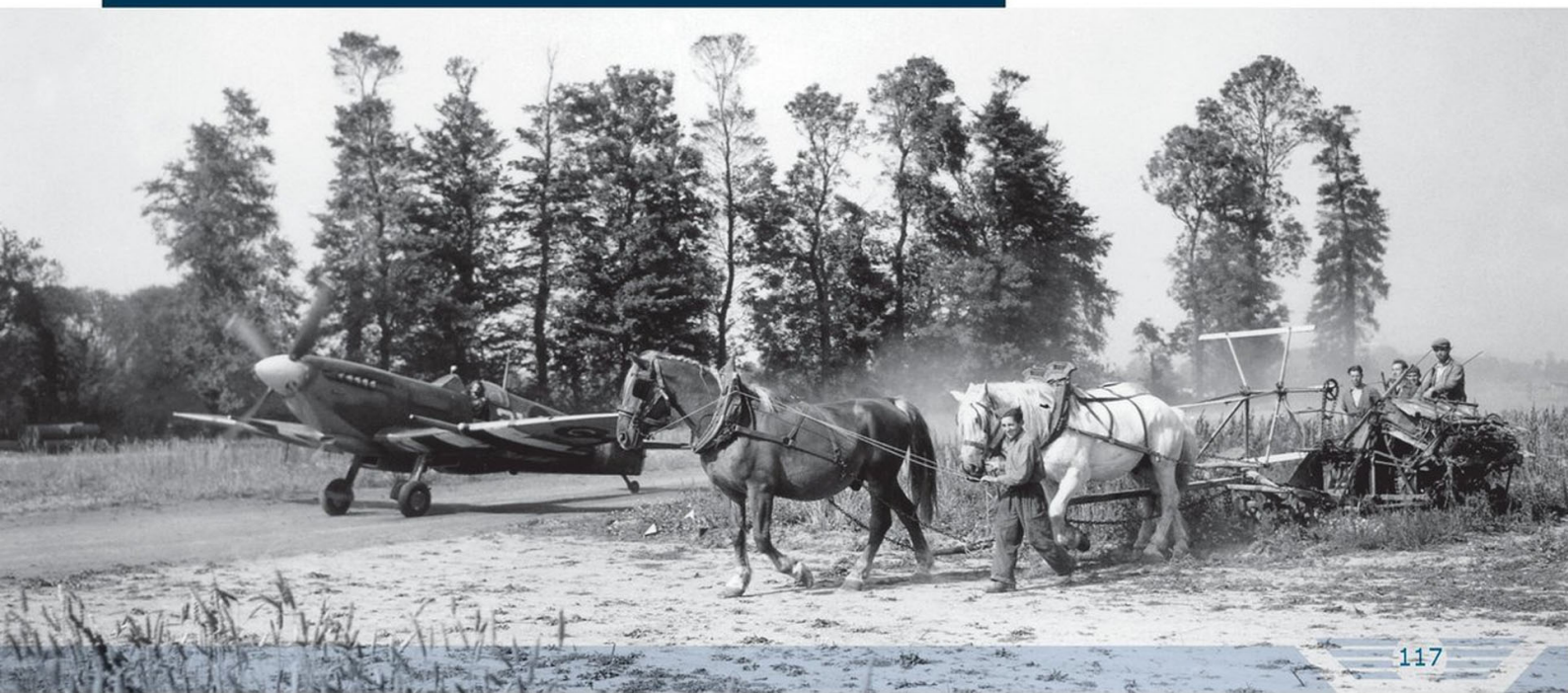
[9] *Aces High* – C. Shores & C. Williams – Grub Street, London, 1994.

ALAN GEOFFREY PAGE

Moins connu que Douglas Bader, le pilote aux deux prothèses, ou que James MacLachlan, alias « Mac-le-Manchot », Geoffrey Page fait partie de la race des battants.
Né en mai 1920, il étudie à l'Université de Londres et s'inscrit à l'*University Air Squadron*. Mobilisé en 1939, il rejoint le N° 56 *Squadron* en mai 1940. Il remporte 2,5 victoires, mais est abattu lors d'un duel avec un Do 17, le 12 août.
Gravement brûlé au visage et aux mains, il est pris en charge par le célèbre chirurgien plasticien Archibald McIndoe. Page passe deux ans à retrouver l'usage de ses doigts et il est à l'origine de la création du club des « Guinea Pigs » (cochons d'Inde), regroupant tous les grands brûlés passés dans le service de McIndoe.
Fin 1942, il reprend le manche à balai au sein du N° 132 *Squadron* comme *Flight Lieutenant Supernumerary* (surnuméraire). Il se porte volontaire pour combattre en Afrique du Nord, mais la chaleur jouant de mauvais tours à ses greffes de peau, il est rapatrié en Angleterre et affecté à l'AFDU.
Le 29 juin 1943, il accompagne James MacLachlan pour une mission *Ranger*. Les deux hommes, à bord de leur Mustang Mk. IA, poussent jusqu'à Paris et réalisent l'exploit de descendre six avions ennemis à eux deux en l'espace de dix minutes ! Il participe à une autre mission *Ranger*, le 18 juillet, qui voit la disparition de MacLachlan. Il est décoré de la DFC à la fin du mois.
Ayant dû retourner à l'hôpital pour subir de nouvelles greffes, il rejoint le N° 122 *Squadron* à la fin de l'année 1943 et, en janvier 1944, il prend le commandement du N° 132 *Squadron*.
Le 29 avril 1944, au cours d'un *sweep* sur Deelen, il abat le Bf 110 piloté par l'as de la chasse de nuit allemande, le *Major* Hans-Joachim Jabs (qui survivra à cet incident).
Promu *Wing Commander*, il prend en charge le 125 *Wing*, le 7 juillet, mais, le 5 octobre, touché par la *Flak*, il se pose dans la nature et se brise une vertèbre.
Sa carrière de pilote s'achève là, mais entre-temps, il a reçu une *bar* à sa DFC et le DSO.
Après avoir commandé le N° 64 *Squadron* sur Hornet en 1947, il démissionne de la RAF en 1949 et devient directeur commercial de Vickers Armstrong avant de prendre une retraite bien méritée en 1980. Il publiera ses mémoires sous le titre de *Tale of a Guinea Pig*.
Geoffrey Page décède en août 2000.

▼ Alan Geoffrey Page dans son Spitfire portant ses initiales (répétées sous le nez) « quelque part en France » à la fin de l'été 1944.

recours", choisie avec l'aide de l'*Army Liaison Coordinator* pendant le briefing.
« Il est suggéré que dans une formation de trois ou quatre avions, au moins deux d'entre eux soient porteurs de bombes et, dans une formation de deux à six, tous en portent. En aucun cas les avions ne devront rentrer avec leurs bombes. Elles devront être larguées bien à l'intérieur des lignes ennemies. »
Le *Wing Commander* Alain Geoffrey Page raconte comment se passaient ces missions de bombardement en piqué :
« D'ordinaire, nous sortions en force, pas moins de douze appareils. Selon le secteur survolé et ce à quoi nous pouvions nous attendre, de quatre à six Spit étaient munis de bombes. Ma procédure était simple, quand un objectif nécessitait un traitement à la bombe, ceux qui n'en étaient pas armés piquaient pour une passe de mitraillage destinée à réduire la *Flak* au silence. Pendant ce temps, les "bombardiers" grimpaient à 1 800-2 000 m et ramenaient les gaz à 320 km/h. Chaque pilote alignait son avion de manière à ce que la cible passe sous son aile à la hauteur de la cocarde; quand elle ressortait sous le bord de fuite, il déclenchait un tonneau et partait en piqué à 70°. Ensuite, le pilote devait se concentrer uniquement sur l'alignement de la cible au milieu de son collimateur gyroscopique. Il fallait surtout faire comme si la *Flak* n'existait pas, ce qui était rarement facile. Les pilotes se suivaient en file indienne à une distance de 30 à 40 m les uns des autres. Le largage se faisait en général à 900 m et redresser un Spit qui frisait les 600 km/h faisait encaisser quelque 5 g aux pilotes. Il ne fallait surtout pas repartir en chandelle, où vous étiez mort, mais au ras du sol pour utiliser les reliefs comme protection.
« J'avais donné ordre de ne jamais faire de seconde passe. Mais il fut parfois ignoré et j'ai perdu plusieurs pilotes comme ça. Les Allemands avaient quelques 88, mais ce n'était pas ceux que nous craignions le plus. Les plus redoutables étaient leurs affûts quadruples de 20 mm. Un obus, un seul, dans le circuit de glycol et c'était l'atterrissage forcé avec toutes les conséquences qu'il impliquait.



Le bombardement en piqué avec un Spit était une activité dangereuse mais terriblement sportive. »

TOUT SAUF UN CHASSEUR-BOMBARDIER

Conçu comme intercepteur ponctuel (une heure d'autonomie), le Spitfire tient toutes ses promesses, surtout avec les versions à moteur Griffon, dans les combats aériens. Dans ce domaine, après avoir été longtemps à la traîne, grâce au moteur Griffon, il a fini par rattraper puis dépasser son vieux rival de toujours, le Bf 109, victime d'une surcharge pondérale que compense mal la cure de vitamines du DB 605.

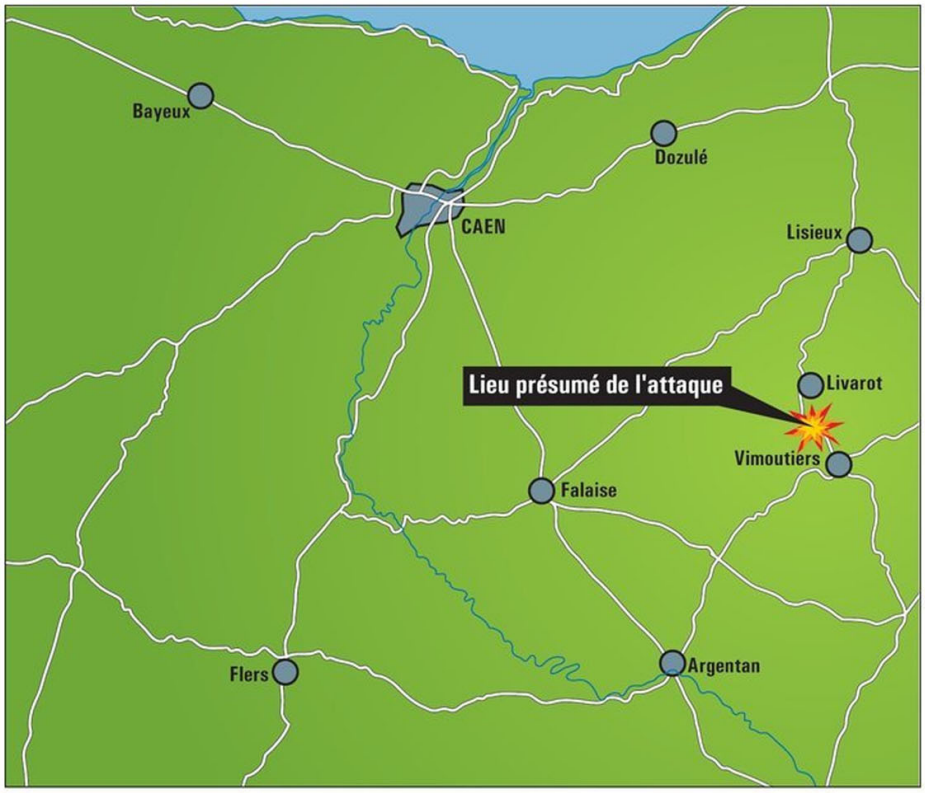
Toutefois, au sein de la 2nd TAF, il se révèle être un piètre avion d'appui tactique. Vulnérable aux armes de petit calibre à cause de son moteur refroidi par liquide, trop peu blindé pour des raisons de poids et de centre de gravité, il est aussi le chasseur allié le plus mal armé. La plupart des unités de la 2nd TAF volent avec des Mk. IXB, équipés de deux canons de 20 mm et de quatre mitrailleuses de 7,7 mm, totalement inefficaces contre des cibles terrestres. En comparaison, les avions américains disposent de six (P-51) à huit (P-47) mitrailleuses lourdes de 12,7 ou d'un canon de 20 et quatre mitrailleuses de 12,7 (P-38) ou de quatre canons de 20 (Typhoon et Tempest).

Quant aux charges offensives, elles sont dérisoires par rapport à celles de leurs homologues. Ce n'est qu'en septembre 1944 que le Spitfire est autorisé à transporter une bombe de 250 kg et deux de 125. Il y a bien longtemps que les avions américains transportent le double de poids. Contrairement aux autres chasseurs alliés, il ne peut être équipé de roquettes, en dépit de quelques tentatives assez décevantes.

Cette insuffisance notoire a fait l'objet de mémos au plus haut niveau de la RAF et ce, dès le mois de mars. Le chef d'état-major a préconisé le « retrofit » de l'aile E, armée d'un canon de 20 mm et d'une mitrailleuse de 12,7, et de la standardiser sur les chaînes de montage. En attendant, lors des batailles cruciales en Normandie, le Spitfire devra faire avec ce qu'il a. Les pertes seront lourdes et les résultats pas vraiment à la hauteur des espérances, bien que les Britanniques chercheront toujours à protéger l'image de marque du Spitfire.

Du 6 au 30 juin, les unités de la 2nd TAF perdent 26 Spitfire abattus ou fortement endommagés par la *Flak*.

▼ Le mitraillage du véhicule de commandement du *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel, le 17 juillet 1944.

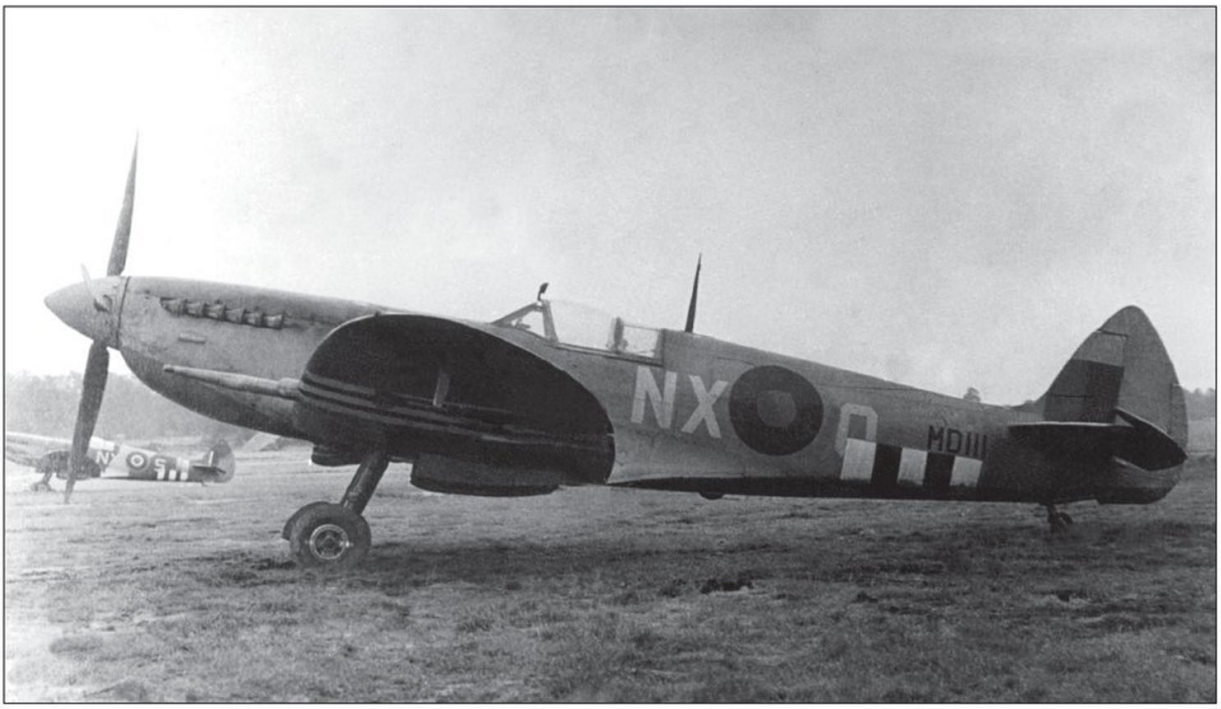


QUI A TUÉ ROMMEL ?

L'épisode – au demeurant assez anecdotique rapporté à l'ensemble de la campagne de Normandie – du mitraillage du *Command Car* du *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel, le 17 juillet 1944, a fait couler suffisamment d'encre et meurtri bien des ego pour que nous ne nous y intéressions pas de plus près.

Le texte qui suit est la traduction d'une synthèse réalisée par Christopher Shores et Chris Thomas dans le second tome de leur remarquable trilogie sur la 2nd TAF **[10]**.

« À l'automne 1944, un correspondant spécial de Reuters à Bruxelles est à l'origine d'une dépêche reprise par l'ensemble de la presse



◀ Un superbe Mk. VII (MD111) du N° 131 *Squadron* à Culmhead, en juillet 1944. Cette unité forunissait l'escorte des bombardiers lourds du *Bomber Command* lors de leurs raids diurnes. L'unité est retirée de la première ligne en octobre et gagnera l'Inde le mois suivant. (wwimages.com)

◀ Page de gauche
À pied, à cheval ou en voiture, tous les moyens sont bons pour se rendre à son avion. En arrière-plan, le Mk. IX du commandant du N° 602 *Squadron*, le *Squadron Leader* Johannes J. « Chris » Le Roux, à Longues (B-11), début juillet 1944. (US NARA)

britannique sous le titre : *"Comment Rommel a été tué : par des obus de pilotes de Typhoon"*.

« En voici le texte : *"Des semaines de recherches ont permis de découvrir que les hommes qui ont tué le* Field-Marshal *Rommel étaient des pilotes de Typhoon, intégrés désormais avec l'escadrille brésilienne au* Group *de la* Tactical Air Force *de l'*Air Vice-Marshal *L. O. Brown.*

« *À propos de leur mission de bombardement et de* strafing *près du village de Dozulé, à l'est de Caen, dans l'après-midi du 17 juillet, sous les ordres du* Wing Commander *Baldwin, DSO* [*sic*], *le journal de marche de l'escadron note : "*un véhicule d'état-major et un véhicule blindé ont été mitraillés et laissés en flammes*"*.

« *Parmi les pilotes du* Wing Commander *Baldwin figurent les* Pilot Officer *Ben Lenson et* Flying Officer *J. W. Darling* [Lenson était *Warrant Officer* et les autres pilotes étaient les F/O G. E. Langille, F/Lt W. A. Switzer et F/O C. E. Hall].

« *"J'ai repéré deux estafettes, un gros véhicule blindé, un autre véhicule de transport, une voiture d'état-major et un plus petit véhicule blindé. Tout cela indiquait la présence d'un personnage important et j'ai donné l'ordre habituel aux avions de la section de mitrailler les véhicules l'un après l'autre", a déclaré le* Wing Commander *Baldwin.*

« *"Nous avons pris la route en enfilade en vol rasant et tiré environ 800 obus en direction des véhicules. L'une des estafettes s'est échappée sous le couvert des nombreux arbres et haies. L'autre a été tuée sur le coup et, quand nous avons repris le chemin de la maison, nous avons vu que les véhicules étaient soit en flammes soit fumants."*

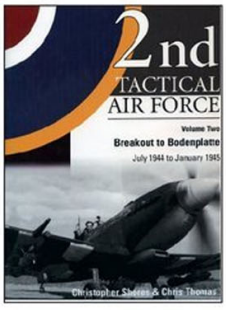
« La section menée par Baldwin était du N° 193 "Fellowship of the Bellows" *Squadron* (un organisme brésilien qui avait financé un certain nombre d'avions pour la RAF, notamment des Typhoon pour le 193 Sqn en octobre 1942, d'où la référence à "l'escadrille brésilienne"), dont les pilotes par la suite se sont eux-mêmes surnommés "The Rommel Killers", quoique le doute semble néanmoins avoir subsisté un moment, puisqu'il est mentionné dans le journal de marche et d'opérations (JMO), juste après la fin de la guerre, que *"le* Group Captain *Baldwin fait pression pour que notre revendication à propos de Rommel soit confirmée"*.

« Toutefois, après la guerre, il a été découvert que le *Generalfeldmarschall* Rommel, bien que grièvement blessé, n'avait pas été tué par l'attaque aérienne du 17 juillet, mais que, impliqué dans la conjuration contre Hitler, il avait été poussé au suicide.

« En outre, il a aussi été découvert que l'endroit où Rommel a été attaqué était situé beaucoup plus au sud que celui indiqué par Baldwin près de Dozulé. Rommel venait de visiter le QG de l'*Oberstgruppenführer* Sepp Dietrich, commandant la 2. SS-*Panzerdivision* à Saint-Pierre-s/-Dives et rentrait à son QG de l'*Armee Gruppe* B; l'attaque a eu lieu entre Livarot et Vimoutiers.

« Par la suite, l'histoire officielle de la RAF a identifié le N° 602 *Squadron* du *Squadron Leader* J. J. "Chris" Le Roux, comme le responsable du mitraillage et cela semble plus probable que la revendication du 193. Malheureusement, si le JMO du 602 consigne bien la destruction de trois véhicules de commandement, un par Le Roux et les deux autres par le *Flying Officer* B. J. Oliver, il ne précise pas le lieu pour le premier et se contente d'indiquer *"près de Falaise"* pour les deux autres.

[10] *2nd Tactical Air Force* – C. Shores & C. Thomas – Classic Publications, Ian Allan, Hersham, 2005.



Supermarine Spitfire Mk. VII (MD188)
Wing Commander Peter M. Brothers
Commandant le Culmhead *Wing*
Culmhead, mi-juin 1944.

▶ Un Mk. IXE du N° 412 (RCAF) *Squadron* à Volkel (B-80), le 24 octobre 1944. Sur ces aires de roulage étroites, la présence d'un mécano pour éviter au pilote de planter son avion sur les bas-côtés était souvent indispensable. (IWM)

Le Roux se trouvait à la tête de douze Spitfire pour une reconnaissance armée et a été impliqué dans un combat contre six Bf 109 près de Flers avant de mitrailler les véhicules. Oliver pilotait l'un des quatre Spitfire porteurs de bombes et la narration de l'attaque faite par le *Hauptmann* Lang, qui se trouvait dans la voiture de Rommel, mentionne bien le lancement d'une bombe.

« Il existe cependant des disparités entre les récits : Lang précise que l'attaque a eu lieu autour de 18h00, tandis que le JMO du 602 indique que la mission s'est déroulée entre 15h40 et 16h45. En plus des attaques vers Flers et Falaise, le JMO fait mention d'autres mitraillages à Argentan et au sud-est de cette même ville au cours de la même sortie. Argentan est à environ 20 km du lieu présumé de l'attaque et Flers est beaucoup plus éloigné à l'ouest. En tenant compte du flou des récits et de la fragilité des témoignages, il est possible que ce soit le 602 qui ait mis Rommel hors de combat, mais, au vu des preuves aujourd'hui disponibles, rien ne permet de l'affirmer avec certitude. »

MK. VII ET RÉTICULE

Le 17 juillet est également marqué par la première victoire d'un Mk. VII du N° 131 *Squadron*. Transformée sur cette version en mars, cette unité est sous-employée en raison de la nature même de celle-ci (intercepteur à haute altitude) et du très faible nombre de cibles potentielles, la Luftwaffe n'apparaissant plus que très peu aux altitudes où le Mk. VII excelle. D'ailleurs, le nombre de victoires confirmées aux trois *Squadrons* équipés de cette version, les N° 124, 131 et 616, s'élève à 19.

Cependant, comme la RAF a besoin de tous ses avions pour opérer au-dessus de la Normandie, le 131 participe aux opérations habituelles et notamment, le 17 juillet, à la mission *Rhubarb* n° 319 menée par le *Wing Commander* Peter M. Brothers, commandant le Culmhead *Wing*. Parmi les huit appareils engagés vole celui du *Pilot Officer* Gareth A. B. Edwards, qui se retrouve séparé de la formation :

« J'ai repéré 4 E/A devant moi et sur ma droite à basse altitude. C'étaient des Me 109 camouflés en vert foncé. Immédiatement, l'ailier droit a rompu la formation et je l'ai suivi, tirant une rafale (canons et mitrailleuses) avec une correction de 50-60° de 250-300 m. L'E/A a viré à gauche et je l'ai suivi. Il a largué son réservoir. J'ai tiré une autre rafale avec une correction de 50° à 200 m de distance. Je distinguais parfaitement les croix noires sur les ailes. »

Edwards tire deux autres rafales, mais le Bf 109 est achevé par le *Pilot Officer* I. T. Wilson du 616 avec lequel il devra partager la victoire.

On notera les angles importants de correction sous lesquels Edwards a tiré. L'arrivée du collimateur gyroscopique Ferranti Mk. II, qui commence à se généraliser à l'été 1944, va changer la vie des pilotes de chasse de la RAF. Son réticule adaptable à la taille de la cible et son calculateur automatique de correction améliorent considérablement la précision du tir et, donc, les chances de succès.

▶ Un collimateur gyroscopique Ferranti Mk. IID monté dans un Spitfire Mk. IX en Normandie. Dans le réflecteur le pilote peut voir deux réticules, l'un, fixe, indiquant la direction où pointent ses armes, et l'autre, mobile, indiquant le point à viser en fonction de la taille de sa cible (réglable à l'aide de la molette que l'on voit sur la photo) et de paramètres qu'il a préalablement entrés (vitesse et altitude). Ainsi, la correction est calculée automatiquement et le pilote ne peut pas manquer sa cible – tout au moins en théorie ! (IWM)

À LA POURSUITE DE LA LUFTWAFFE

Le 25 juillet, les Américains percent à Saint-Lô et prennent Coutances, le lendemain, forçant une partie des armées allemandes à faire retraite sur la rive droite de la Seine. Le 7 août, les Allemands lancent une contre-attaque majeure vers Avranches, qui se termine par leur encerclement dans la poche de Falaise, le 20. Une partie parvient néanmoins à s'échapper vers l'est et à se replier en plus ou moins bon ordre.

◀ Des ouvriers hollandais installent le réseau de drainage sur le terrain de Heesch (B-88), où stationnent les Spitfire Mk. IX (à gauche, le MJ275) du N° 412 (RCAF) *Squadron*.

Pour les Spitfire de la 2nd TAF, cette période est marquée par d'innombrables sorties de bombardement et de mitraillage, ponctuées par de sporadiques combats aériens face à une Luftwaffe de moins en moins présente et exsangue, mais toujours dangereuse. La *Flak* prélève régulièrement son lourd tribut au cours des attaques à basse altitude. Quant à ceux de l'ADGB, ils connaissaient à peu près les mêmes motifs et les mêmes punitions, en plus de leurs missions « Anti-Diver ».

Le 23 août, alors que Leclerc fonce sur Paris où l'insurrection gronde, les N° 421 et 443 (RCAF), menés par « Johnnie » Johnson, effectuent un *sweep* au-dessus de la région parisienne et engagent le combat avec une formation mixte de 80 à 100 Bf 109 et Fw 190 près de Senlis. Johnson revendique un doublé (son cinquième) et les Canadiens ajoutent dix victoires à leur palmarès, mais perdent trois des leurs (un tué, deux prisonniers).

Johnson revendiquera sa 34e et dernière victoire le 27 septembre. Malgré le rééquipement de son *Wing* en Spitfire Mk. XIV, au mois de décembre, il n'aura pas l'occasion d'allonger son score qui en fait le premier as officiel de la RAF.

Début septembre, le recul des armées allemandes est tel que la 2nd TAF est contrainte de réorganiser ses unités d'appui tactique en donnant la priorité aux avions à long rayon d'action.

Les N° 130, 350 (*Belgian*) et 402 (RCAF) sont transformés sur Mk. XIV (un choc pour le N° 322 (*Dutch*) qui doit rendre les siens pour se retrouver sur Mk. IXB). À la fin du mois, les 130 et 402 font mouvement sur le continent.

Le 3 septembre, la *Jagdwaffe* subit encore un mauvais coup, quand le *Hauptmann* Emil Lang, *Kommandeur* du II./JG 26, titulaire de 73 victoires remportées en plus de 400 sorties et de la *Ritterkreuz mit Eichenlaub*, grand as de la campagne de Normandie, est abattu et tué par le *Flight Lieutenant* Terence Spencer du N° 41 [11]. Au cours de cette même mission *Ranger*, l'ailier de Lang, le *Leutnant* Alfred Goss, également titulaire de la *Ritterkreuz mit Eichenlaub*, est abattu et blessé juste après avoir obtenu sa 60e victoire.

Il s'agit de l'avant-dernière sortie du Mk. XII, bientôt remplacé par le Mk. XIV au sein du N° 41, mais aussi de la 54e et dernière victoire aérienne remportée par ce modèle.

JET BANDITS!

Alors que l'opération « Market Garden » a été lancée sur Arnhem, avec un optimisme que l'on peut qualifier d'excessif, depuis le 17 septembre, et que les Spitfire sont engagés à plein-temps en protection haute des avions d'appui tactique, mais aussi dans des missions de mitraillage et de bombardement, un nouveau danger se fait jour : les avions à réaction de la Luftwaffe.

La première rencontre entre un Me 262 et un Spitfire se déroule le 26 septembre, quand le *Flying Officer* Francis Campbell du N° 132 intercepte l'un de ces appareils à bord de son Spit IXE et l'endommage près de Nimègue.

[11] Lire le récit complet dans *Aéro-Journal* n° 13 (déc. 2009-janv. 2010).

◀ Un Mk. IX du N° 421 (RCAF) *Squadron* à Évère (B-56), le 8 janvier 1945. (IWM)

▶ Un Mk. XVI (RR257) du N° 127 *Squadron* dans la boue de Grimbergen (B-60), le 9 décembre 1944. Cette nouvelle version a fait son apparition en première ligne en octobre et le N° 127 en a été équipé le mois suivant. (IWM)

Puis, ce sont les Canadiens qui prennent le relais. Ils endommagent trois autres Me 262 avant que, enfin, un premier soit abattu par une patrouille de cinq pilotes du N° 401 (RCAF) commandée par le *Squadron Leader* Roderick I. A. Smith, le 5 octobre, alors qu'il s'apprêtait à bombarder le pont de Nimègue. Smith, qui vient de prendre le commandement du *Squadron*, raconte :

« J'ai rapidement vu qu'il s'agissait d'un Me 262. Il venait vers nous et ne nous avait pas repérés, parce que nous étions plus ou moins entre le soleil et lui, et sa route le conduisait droit sur nous. J'ai ressenti comme un petit frisson. Après tant d'attente, voilà que nous arrivait un jet qui avait commis une erreur et qui s'offrait à une rafale, quoique probablement très courte en raison de la vitesse à laquelle il pouvait s'enfuir. »

Sans doute excités à la vue de cette proie royale qui semble à leur portée, les pilotes se bousculent, au mépris des règles de discipline. Le *Flying Officer* John MacKay double son leader pour ouvrir le feu le premier. Les autres s'approchent à leur tour, manquant d'entrer en collision. Mais le Me 262 n'est pas disposé à se laisser avoir. « Le pilote était survolté, dira MacKay, il a fait faire à son taxi tout ce qu'il y avait dans le manuel. »

Touché à plusieurs reprises, il commet une autre erreur, celle de provoquer les Britanniques en leur montrant les capacités du 262 en chandelle. Hélas pour lui, Smith et le *Flight Lieutenant* R. M. Davenport sont parfaitement placés pour le cueillir. Il part alors dans un piqué vertical dont il ne sortira pas. Le *Hauptmann* Hans-Christoph Buttmann du I./KG 51 évacue l'avion, mais se tue en arrivant au sol (certains témoins diront qu'il a sauté trop bas, d'autres que son parachute ne s'est pas ouvert).

C'est la première victoire d'une unité britannique sur un jet allemand. Elle est partagée entre les cinq pilotes. Smith recevra une *bar* à sa DFC pour cet exploit, qui sera célébré comme il se doit par tout le *Wing*.

« Johnnie » Johnson voit les choses sous un autre angle : « L'escadre a célébré l'événement. C'était une bonne chose, mais, en même temps, c'était un mauvais présage que la destruction d'un seul avion puisse provoquer une telle liesse ».

Il y aura d'autres victoires, cependant la plupart seront revendiquées par les Tempest. Les Spit détruiront deux nouveaux 262 avant la fin de l'année, tous les deux le 25 décembre, tous les deux par un Canadien, l'un du N° 411 (RCAF), le *Flight Lieutenant* John J. Boyle, et l'autre du N° 403 (RCAF), le *Squadron Leader* J. E. Collier, et tous les deux sur Mk. IX.

Il est quelque peu ironique de constater que les Mk. XIV ont été mutés sur le continent pour conjurer la menace des jets allemands et que ce sont les bons vieux Mk. IX qui s'en sont chargés !

Il est vrai que dans un certain nombre de cas, les Spit ont dû être ferraillés pour être rentrés avec des plans vrillés et des rivets dispersés dans la nature, mais pour paraphraser une certaine publicité diffusée à la TV soixante ans plus tard, abattre un Me 262 ou même simplement l'endommager, « ça n'avait pas de prix », et le sourire des pilotes après cet exploit leur faisait pardonner l'envoi au pilon d'un précieux Spitfire.

▼ Le *Flight Lieutenant* John J. Boyle à bord de son Spitfire Mk. IX du N° 411 (RCAF) *Squadron*, avec lequel il a descendu un Me 262, le jour de Noël 1944. (Collection E. Creek)

◀ Un Mk. XIV (RM791) du N° 41 *Squadron* et son pilote, le *Flight Lieutenant* S. Stowe à Lympne, en octobre 1944. Cette unité fait mouvement sur le continent, à Diest (B-64), le 5 décembre 1944, pour contrer la menace des avions à réaction allemands.

« CROSSBOW » ET « NOBALLS »

Depuis le mois d'août 1943, les Alliés ont engagé de vastes opérations de prévention contre les « armes de représailles » allemandes, V1 et V2 (opération « Crossbow »). Ces dernières sont l'objet d'une attention toute particulière de la part de l'ADGB et de la 2nd TAF à partir du mois de septembre, non seulement pour l'escorte des bombardiers lourds et moyens, dans le cadre de l'opération « Noballs », mais aussi pour des attaques directes contre les dépôts de carburant, les centres de stockage et les transformateurs fournissant du courant aux sites de lancement. Toutefois, l'enterrement progressif de ces points sensibles rendra rapidement stérile ce genre de mission. L'ADGB/*Fighter Command* exécutera plus de 73 000 sorties, lançant quelque 123 000 tonnes de bombes, entre août 1943 et mars 1945. Cependant, la menace ne sera définitivement éradiquée qu'avec la prise des sites de lancement par les troupes terrestres.

CINQ D'UN COUP

Le 15 octobre, l'ADGB redevient le RAF *Fighter Command*, dont l'*Air Marshal* Roderic Hill conserve le commandement. Concrètement, cela ne change rien pour les unités de première ligne. L'échec de « Market Garden », l'impossibilité de disposer d'Anvers comme port de débarquement et le mauvais temps qui sévit pendant plus de deux mois entraînent un ralentissement des opérations au sol comme dans le ciel jusqu'à la fin de l'année. Par ailleurs, la proximité des Alliés des frontières historiques de l'Allemagne renforce la détermination des défenseurs.

So near and yet so far, comme disent les Anglais – la victoire semble à la fois si proche et si lointaine.

L'année 1944 s'achève sur un nouvel exploit d'un Canadien, en l'occurrence le *Flight Lieutenant* Richard J. Audet. Affecté tardivement (septembre) au N° 411 (RCAF), parce que désormais les écoles forment plus de pilotes que nécessaire, il va rapidement rattraper le temps perdu. Le 29 décembre, il revendique cinq victoires en dix minutes – ce qui fait de lui un « as en un jour », le seul sur Spitfire. Ce jour-là, dans le secteur d'Osnabrück, sa section rencontre une formation mixte de quatre Bf 109 et huit Fw 190 volant en file indienne :

◀ Le *Flight Lieutenant* Richard J. Audet, seul « ace in a day » sur Spitfire. (Collection E. Creek)

« J'ai attaqué un Me 109, le dernier avion de la formation. À 200 m environ à 30° sur la droite et à 3 000 m, j'ai ouvert le feu et vu mes projectiles frapper tout le fuselage et la racine de l'aile. Un incendie s'est déclaré sur le côté droit seulement, dégageant une épaisse fumée noire. J'ai rompu.

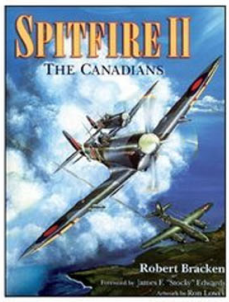
« Ensuite, j'ai effectué un cercle défensif à 2 500 m jusqu'à ce que je repère un Fw 190 que j'ai immédiatement attaqué de 250 à 100 m par plein arrière. J'ai noté des coups au but dans le cockpit et le fuselage arrière. Il a pris feu depuis l'arrière du moteur et quand je suis passé au-dessus de lui, très près, j'ai vu le pilote affalé dans le cockpit également en flammes.

« Ma troisième attaque a suivi dans la foulée. J'ai poursuivi ce que j'ai pensé être un Me 109 en léger piqué. Il a redressé brutalement et sa verrière a sauté vers 1 500 m. Je lui ai envoyé une très courte rafale plein arrière à 300 m et l'appareil est parti en abattée. Le pilote a tenté de sauter ou a sauté. J'ai vu quelque chose de sombre sur le bord du cockpit, mais son parachute s'est déchiré. J'ai pris quelques images avec la cinémitrailleuse de l'avion tombant vers le sol et des bouts de parachute flottant ça et là. J'ai vu l'avion s'écraser en multiples flammèches. Je ne me souviens pas avoir noté des coups au but, peut-être n'ai-je utilisé que mes mitrailleuses.

« J'ai repéré un Fw 190 pourchassé par un Spitfire à 1 500 m, lui-même poursuivi par un autre Fw 190. J'ai appelé le pilote de la *Yellow Section* pour lui dire de dégager et j'ai attaqué le 190 par-derrière. Lui et moi sommes entrés dans un piqué accentué. À 150 m, plein arrière, j'ai ouvert le feu. Il y a eu beaucoup d'impacts sur tout le long du fuselage et il a aussitôt pris feu. Je l'ai vu plonger directement vers le sol et exploser.

« Quelques minutes plus tard, alors que j'essayais de rassembler ma section, j'ai vu un nouveau Fw 190 vers 600 m, j'étais à 1 200. J'ai piqué droit sur lui et il a viré sur la droite pour me faire face.

[12] *Spitfire II, The Canadians* – R. Bracken – Boston Mills Press, Erin (Ontario), 1999.



Puis il a effectué un virage sur la gauche pour engager une passe frontale. J'ai ramené les gaz pour attendre qu'il soit à bonne distance. À 200 m et 20°, j'ai tiré une très courte rafale, mais je n'ai noté aucun coup au but. L'appareil a basculé violemment et s'est écrasé au sol. »

Pour cet exploit Audet reçoit une *bar* à sa DFC. Il prouvera par la suite que ce n'était pas qu'un coup de chance, puisqu'il ajoutera six victoires (dont une en collaboration) à son palmarès, parmi lesquelles un Me 262, avant d'être abattu et tué par la *Flak* en mitraillant un train, le 3 mars 1945.

S'il n'y a pas eu plus « d'as en un jour » sur Spitfire, c'est très probablement en raison de la faible quantité de munitions emportées.

UN POINT CONTRE SON CAMP

Puisque les Canadiens se sont particulièrement mis en valeur au cours du second semestre de l'année 1944, nous terminerons ce chapitre sur une note légère due à l'un d'entre eux, Brian MacConnell [12]. Nouvel arrivant au N° 402 (RCAF), il participe à une escorte de B-17, le 18 décembre 1944, et revient se poser à Diest (B-64). La suite est un peu plus folklorique :

« Quand je me suis présenté à l'atterrissage, je devais être un peu trop haut, mais j'ai ramené les gaz dès que j'ai franchi la barrière du terrain au lieu de me laisser planer. Du coup, je suis tombé comme une masse, j'ai rebondi une ou deux fois, j'ai accroché une aile et suis parti en cheval de bois; les deux ailes, le moteur et la queue sont partis chacun de leur côté. Une fois que tout s'est arrêté, je me suis retrouvé sanglé à mon siège avec plus rien devant moi – plus de moteur ni de tableau de bord. Je me suis dégagé et me suis assis sur la piste pour contempler les dégâts.

« Les pompiers et l'ambulance sont arrivés sur les lieux. Le conducteur m'a demandé : *"Où est le pilote ?"* Je lui ai répondu que j'étais le pilote. Il a insisté : *"Non, je veux dire le pilote de cet avion"*. Je lui ai répété que j'étais le pilote de cet avion et il a fini par croire que c'était bien moi qui avait ravagé la piste. [...]

« Ken Sleep, le commandant de mon *Flight*, est arrivé en jeep et m'a dit : *"Allez, monte dans l'ambulance"*. Je lui ai répondu que j'allais bien. Il m'a dit : *"Tu montes et on t'emmène à l'hôpital"*. *"Mais pourquoi ?"* lui ai-je demandé. Il m'a rétorqué : *"Tu vas peut-être bien, mais si le* Wing Commander *Keefer te convoque, tu iras beaucoup moins bien !"*

« Alors, je me suis retrouvé à l'hôpital pour quelques jours, où personne n'est venu me voir et surtout pas Keefer. J'ai appris qu'il était en compétition avec tous les autres *Wing Commanders*, dont Johnnie Johnson, pour savoir qui avait le meilleur score "pour et contre". Perdre un avion, même dans un accident, était considéré comme un "point contre". C'est ce qui avait mis Keefer en colère. Quand je suis sorti de l'hôpital, on m'a renvoyé en Angleterre pour effectuer quelques circuits et atterrissages. »

2nd *Tactical Air Force*
10 octobre 1944

Squadron	Version	Base
39 PR *Wing*	(W/C R. C. Waddell)	
430 (Cdn)	Mk. XIV	Eindhoven (B-78)
122 *Wing*	(W/C R. P. Beamont)	
132	Mk. VIII	Hawkinge
125 *Wing*	(W/C J. Wray)	
130	Mk. XIV	Grave (B-82)
602	Mk. XVI	Coltishall
126 *Wing*	(W/C B. D. Russell)	
401 (Cdn)	Mk. IXB	Rips (B-84)
402 (Cdn)	Mk. XIV	Grave (B-82)
411 (Cdn)	Mk. IX	Rips (B-84)
412 (Cdn)	Mk. IX	Rips (B-84)
127 *Wing*	(W/C J. E. Johnson)	
403 (Cdn)	Mk. IX	Grave (B-82)
421 (Cdn)	Mk. IX	Grave (B-82)
131 *Wing*	(W/C T. Sawicz)	
302 (Pol)	Mk. IX	Deurne (B-70)
308 (Pol)	Mk. IX	Londonières (B-31)
317 (Pol)	Mk. IX	Vendeville (B-51)
132 *Wing*	(LtCol. R. A. Berg)	
66	Mk. IX	Grimbergen (B-60)
127	Mk. IX	Grimbergen (B-60)
332 (N)	Mk. IX	Grimbergen (B-60)
135 *Wing*	(W/C R. H. Harries)	
349 (Bel)	Mk. IX	Merville (B-53)
485 (NZ)	Mk. IX	Maldegem (B-65)
145 *Wing*	(W/C W.V. Crawford-Compton)	
74	Mk. IX	Deurne (B-70)
329 (F)	Mk. IX	Welweghen (B-55)
340 (F)	Mk. IX	Welweghen (B-55)
341 (F)	Mk. IX	Welweghen (B-55)

▶ Un Mk. XIV du N° 430 (RCAF) *Squadron* sur une ancienne base de la Luftwaffe dévastée.

1945
SUR LES RUINES DU REICH

◀ Le Mk. XIV RM795 du N° 414 (RCAF) *Squadron* au taxi à Lüneburg (B-156) le 15 mai 1945, tandis que les Spitfire canadiens effectuent un défilé de la victoire. (DND du Canada)

Au début de l'année 1945, non compris les unités de PR et d'ASR, il ne reste plus que 42 *Squadrons* équipés en Spitfire : 24 en Mk. IX, 12 en Mk. XVI et 6 en Mk. XIV. Entre décembre 1944 et janvier 1945, deux *Squadrons* ont été dissous (N° 63 et 229, ce dernier servant à reformer le N° 603), un est parti en Extrême-Orient (N° 132) et cinq ont été transformés (un sur Tempest et les autres sur Mustang III ou IV).
Les premiers Mk. XVIII étant expédiés à Hong Kong, le dernier modèle nouveau du Spitfire, le Mk. 21, fait son apparition au N° 91 Squadron le 4 janvier 1945. La montée en puissance sera lente, puisque, début avril, il n'en aligne que dix-huit. Les deux dernières versions, Mk. 22 et 24, arriveront en unité après la cessation des hostilités.
La production des Mk. IX et XVI bat son plein, même si celle du Mk. XIV n'est pas encore tout à fait au niveau souhaité. Les recrues sont pléthoriques et, pour désengorger les écoles, la RAF réduit la durée du cursus de formation.

COUP DE TONNERRE

La nouvelle année commence par un coup de tonnerre. Le 1er janvier, quelque 800 chasseurs de la Luftwaffe attaquent les principaux aérodromes alliés en Belgique, aux Pays-Bas et dans l'Est de la France. C'est l'opération « Bodenplatte » [13].
À Maldegem, la JG 1 détruit douze Spitfire du N° 485, plus celui du « patron » du 135 *Wing*, le *Wing Commander* Raymond H. Harries [14]. Cependant, les plus touchés sont les Canadiens. À Eindhoven, les N° 400, 414 et 430 perdent 21 appareils détruits ou fortement endommagés par la JG 3. À Évère, la JG 26 envoie au pilon 13 Spitfire des N° 403, 416 et 443. Enfin, les Polonais ne sont pas épargnés non plus sur leur terrain de Saint-Denis-Westrem, où le II./JG 1 prive les N° 302, 308 et 317 de 19 avions.
L'heure d'attaque de « Bodenplatte » avait été déterminée de manière à surprendre les Alliés au moment où leurs premières patrouilles matinales venaient de rentrer à la maison. Malheureusement pour les Allemands, un grand nombre d'unités tombent sur des formations alliées qui viennent juste de décoller ou qui sont sur le point d'atterrir. C'est le cas à Saint-Denis-Westrem.
Au moment où surgissent les Focke-Wulf du II./JG 1, une patrouille du N° 308 (*Polish*) *Squadron* rentre de sa première sortie et s'apprête à se poser. Apercevant les avions allemands, le *Flying Officer* Waclaw Chojnacki remonte son train et, avec ses deux bombes encore accrochées [15], fond sur les Fw 190. Depuis le sol, le Sergeant Strobel suit l'engagement :

[13] Voir *Aéro-Journal* n° 13 de décembre 2009.

[14] Dans *Battle of the Airfields*, (Grub Street, 2000), Norman Franks écrit : « They, however, lost a total of eleven of their Spitfire IXEs destroyed, plus two more so badly damaged as to be beyond repair ». On notera la subtile distinction que font les Britanniques entre un avion détruit et un avion endommagé au point d'être irréparable !

[15] C'est assez curieux, parce que les pilotes de la 2nd TAF avaient ordre de rentrer sans leurs bombes.

▼ Le *Wing Commander* Raymond H. Harries, DSO *and bar*, DFC *and two bars*, qui commande le 135 *Wing* en janvier 1945, est alors titulaire de 18 victoires (dont 3 en collaboration). (IWM)

▶ Le N° 400 (RCAF) *Squadron*, rattaché au 39 *Wing* de reconnaissance, perd 9 Spitfire Mk. XI détruits ou trop fortement endommagés pour être réparés, lors de l'attaque contre Eindhoven. (Via Larry Milberry)

« J'ai vu un Spitfire arriver au-dessus de la base à 600 mètres en virant sur la gauche. Trois Fw 190 arrivaient pour mitrailler. Le Spitfire, codé ZF-P piloté par Chojnacki, a vu les avions ennemis et, tout en continuant son virage, il a tiré sur le dernier à une distance de 800 mètres. L'avion ennemi a été touché à la queue, dont un gros morceau a été arraché. Le pilote ennemi a perdu le contrôle de son appareil et, se trouvant à basse altitude, il a d'abord heurté un arbre avec son aile droite, puis le haut d'un bâtiment à l'extérieur de la piste, et est enfin venu s'encastrer dans une Forteresse Volante. »

Chojnacki est ensuite abattu et tué au cours du combat qui ne fait que commencer, car les Spitfire des N° 308 et 317 ne tardent pas à revenir à Saint-Denis.

Le *Flight Sergeant* Josef Stanowksi, en avance sur ses équipiers parce qu'à court de carburant, poursuit un Fw 190 et l'abat en flammes au sud de Gand. Il engage un second Focke-Wulf à moins de 100 mètres et l'envoie en flammes percuter en plein centre-ville. En panne sèche, Stanowski se pose sur le ventre au nord-est de Gand.

Avec l'arrivée du gros des Spitfire, un gigantesque combat tournoyant se déroule pendant un quart d'heure dans la région de Gand. Cinq Fw 190 sont abattus pour la perte de deux Spitfire.

Douze Spitfire du N° 401 (RCAF), partis de Heesch, poursuivent un Me 262 qui les mène droit sur une formation de douze Bf 109 et Fw 190 qui survolent l'aérodrome d'Eindhoven. Le *Flying Officer* D. F. Church explique la suite **[16]** :

« J'ai alors aperçu un Me 109 qui quittait l'aire de l'aérodrome et j'ai tiré une rafale de 4 secondes à 400 m à 45°. J'ai tiré une autre rafale de 4 secondes à 300 m, plein arrière. Pas vu de coup au but mais une épaisse fumée noire sortant du moteur et le pilote a sauté. Le parachute s'est ouvert. »

Ce parachute, c'est celui de l'Unteroffizier Alfred Dors de la 10./JG 3 et, cet épisode, il n'est pas près de l'oublier :

« J'ai été descendu par un Spitfire qui volait au-dessus de moi et que je n'avais pas remarqué. J'ai été touché au moteur et les projectiles ont ratissé le fuselage jusqu'au cockpit; j'ai été blessé à la tête. À 200-300 m, j'ai sauté. Accroché aux suspentes, j'ai vu quatre Spitfire s'approcher de moi. J'ai eu peur qu'ils me mitraillent. J'ai tiré sur les cordes pour descendre plus vite. À proximité du sol, je me suis débrêlé. Mais les pilotes anglais n'avaient jamais eu l'intention de me tirer dessus. Ils sont passés au-dessus de moi en battant des ailes pour célébrer leur victoire. »

À 10h30, une demi-heure après la conclusion de l'opération, des Spitfire du N° 402 décollent pour une nouvelle mission. Pour les Alliés, la guerre continue, comme si « Bodenplatte » n'avait jamais eu lieu. La différence pour la chasse allemande, c'est que « Bodenplatte » a eu lieu...

[16] *Bodenplatte, the Luftwaffe's Last Hope* – J. Manrho & R. Pütz – Hikoki, 2004.

D'AUTRES COUPS DURS POUR LA LUFTWAFFE

Le 14 janvier se déroule l'une des plus grosses bagarres de la guerre avec la sortie en force de la 8th *Air Force* et du *Bomber Command* de jour, tandis que la 2nd TAF et la 9th *Air Force* vaquent à leurs occupations habituelles (*sweeps*, chasse aux locomotives...). Les Allemands ne perdent pas moins de 176 chasseurs, 107 pilotes tués et 32 blessés. Au prix de pertes infimes par rapport au nombre d'avions engagés, l'aviation alliée a infligé un nouveau coup terrible à la Luftwaffe. Les P-51 étrillent les JG 300 et 301 (qui perdent environ 80 avions à elles deux), mais les Spitfire ne se débrouillent pas trop mal non plus.

Arrivant au-dessus de Twente, le N° 401 coiffe le I./JG 1 au moment où il décolle. Les Canadiens revendiquent 11 Fw 190, dont 3 au seul *Flight Lieutenant* John MacKay du 401. Ils perdent deux Spitfire, mais les Allemands dix tués et un blessé !

Au milieu de l'après-midi, les Norvégiens du N° 332 coincent cinq Me 262 à l'ouest de Rheine. Le *Captain* Karle Bolstad est le plus prompt :

« J'étais *Blue 1* dans la région de Rheine. J'ai aperçu deux jets volant au ras de sol d'est en ouest et un autre orbitant au-dessus de l'aérodrome. J'ai attaqué par trois quarts arrière, j'ai tiré une courte rafale à 300 m, mais je n'ai noté aucun impact et je l'ai dépassé. L'E/A volait avec les roues et les volets baissés; des fusées rouges ont été tirées depuis l'extrémité de la piste. J'ai redressé et j'ai effectué une deuxième passe, me rapprochant à 100 m en tirant tout le temps. J'ai vu mes obus faire mouche dans le ventre et le fuselage et des morceaux se sont détachés. L'E/A est passé sur le dos et a explosé au sol à environ 300 m de l'extrémité de la piste. »

La victoire est confirmée. Il s'agissait du Me 262 A-2a 9K + LP de la 6./KG 51, dont le pilote, l'*Unteroffizier* Friedrich Christoph, a été tué.

Sur ces entrefaites, les 331 et 332 en décousent avec des Bf 109 mais aussi avec des « D-9 » du I./JG 26. Ces derniers perdent trois des leurs (dont un est entré en collision avec un Spitfire), mais deux Spitfire ne rentrent pas.

La 2nd TAF revendique 24 victoires, dont 18 créditées aux unités de Spitfire, parmi lesquelles un Me 163 au *Flying Officer* W. F. Barker sur son PR XI du N° 16 *Squadron*.

Pendant ce temps, les Mk. XIV du N° 350 se livrent à leurs activités courantes, bien au-delà des lignes de contact, sous les ordres de leur nouveau chef, le *Squadron Leader* Terry Spencer. Les Belges rentrent à Ophoven (Y-32) après avoir détruit 4 MET (*Mechanised Enemy Transport*) et endommagé 20 autres, ainsi que 2 véhicules d'état-major, 2 motos et 25 soldats SS. La routine...

Le 23 janvier, la 2nd TAF fait encore mieux : 36 victoires, dont 11 aux *Squadrons* de Spitfire, parmi lesquelles 3 Arado Ar 234 crédités au N° 401 et 2 Me 262 au N° 411. Mais pas moins de neuf Spitfire sont abattus, dont la moitié par la *Flak*, faisant trois tués.

DE « VERITABLE » À « CLARION »

Début février, le terrain perdu sous la pression de la contre-attaque allemande dans les Ardennes a été reconquis dans une large mesure. La débâcle de « Market Garden » n'est plus qu'un mauvais souvenir et les armées américaines bousculées du côté de Bastogne ont été renforcées et réorganisées. L'objectif est maintenant de traverser le Rhin dans les meilleurs délais et de s'enfoncer vers l'est à la rencontre des armées soviétiques – le plus à l'est possible ! Or, à la suite de nombreuses destructions et d'inondations provoquées par les Allemands, la route la plus directe passe par la forêt de Reichswald, du côté de Clèves. C'est l'objectif de l'opération « Veritable » qui commence le 8 février.

▶ Un Mk. XIV du N° 350 (*Belgian*) *Squadron* à Lympne, en octobre 1944. (IWM)

MN Z
8

▲ Le *Wing Commander* R. W. F. « Sammy » Sampson, commandant le N° 145 (*Free French*) *Wing* pose son Mk. IX (RK853) à Schinjdel (B-85), vers mars ou avril 1945. (IWM)

Elle commence d'ailleurs plutôt bien pour les Spitfire, puisque le *Flight Lieutenant* K. S. Sleep du N° 402 descend un Ju 88 G piloté par un as de la *Nachtjagd*, le *Major* Paul Semrau, *Kommodore* de la NJG 2, titulaire de la *Ritterkreuz* (*Eichenlaub* à titre posthume) et de 46 victoires :

« J'étais *Yellow 1* lors d'une reconnaissance armée dans le secteur de Coesfeld. J'ai aperçu un Ju 88 à 300 m se dirigeant vers l'ouest, au nord de Coesfeld. J'ai plongé sur ma droite depuis 2 700 m et j'ai coiffé l'E/A. Je suis arrivé trop vite et j'ai tiré une très courte rafale à 400 m. J'ai fermé les gaz, pris une correction de 15° et tiré une deuxième rafale de 3 secondes entre 300 et 200 m, plein arrière. J'ai observé des coups au but dans le moteur gauche. Il a pris feu et l'E/A a viré à gauche, enveloppé dans les flammes, et s'est écrasé avant d'exploser. »

La victoire est confirmée par le *Wing Commander* Geoffrey W. Northcott :

« J'ai tout vu d'en haut. Le moteur gauche a pris feu et [l'E/A] a immédiatement viré à gauche et s'est écrasé en quelques secondes. Il n'y a pas eu de parachutes. L'avion a entièrement brûlé au sol. »

Le 14 février, le N° 610 remporte sa 132e et dernière victoire de la guerre, quand le *Flight Lieutenant* F. A. O. Gaze abat un Me 262 de la 3./KG 51 au sud d'Emmerich. Une semaine plus tard, le 610 rentre en Angleterre et, le 3 mars, il est dissous.

Tandis que l'opération « Veritable » porte ses fruits, puisque les Armées alliées arrivent à la Ligne Siegfried, le 22 février, une nouvelle opération est lancée : « Clarion ». Celle-ci consiste à pilonner vingt-quatre heures durant toutes les voies de communication et tous les moyens de transport allemands, des écluses aux voies ferrées. Si les unités de Spitfire sont relativement épargnées (cinq abattus, un tué et un prisonnier), les Mosquito du 2 *Group* sont taillés en pièces, perdant 21 des leurs sur une centaine engagés.

Cette opération s'achève le soir même du premier jour et l'état-major allié évitera soigneusement de recommencer ce qu'il considère comme une « démonstration impressionnante de la supériorité aérienne des Alliés et son considérable pouvoir de destruction ». Comme si les Allemands ne le savaient pas déjà !

Terry Spencer fait un passage éclair à la tête du N° 350 (*Belgian*). Arrivé le 4 janvier, il est descendu le 26 février :

« Lors d'une *Rhubarb* dans le secteur de Rheine, j'ai été touché par la *Flak*. J'ai informé mon n° 2 que j'étais en feu. Je suis monté à 2 400 m et j'ai sauté, heurtant l'empennage. Quand j'ai atterri, j'ai été fait prisonnier et je dois une éternelle reconnaissance aux travailleurs forcés français de n'avoir pas été lynché. »

Spencer s'évade et rejoint le N° 350, le 30 mars. Cependant, le 19 avril, quelques instants après avoir remporté sa seule victoire aérienne (un Ju 88), il est à nouveau touché lors d'un mitraillage de chalutier. Il est éjecté de son Spitfire à... 9 mètres de hauteur et percute la mer, son parachute à demi déployé, avant son avion. Il est à nouveau fait prisonnier, mais figure désormais au *Guiness Book of Records* pour avoir survécu à un saut en parachute à la plus faible altitude jamais enregistrée ! Par la suite, il deviendra photographe de guerre pour *Life*.

LA TRAVERSÉE DU RHIN

Le 8 mars, les Alliés se rendent maîtres du dernier pont encore intact franchissant le Rhin, le pont Ludendorff à Remagen. Loin d'être idéal sur le plan tactique, il permet néanmoins de former une tête de pont sur la rive est. Pilonné par les Allemands, le *Ludendorffbrücke* finit par s'écrouler le 17, mais cinq jours plus tard, Patton parvient à faire passer une division d'infanterie sur l'autre rive. Les Spitfire, comme tous les autres chasseurs-bombardiers de la 2nd TAF, sont appelés à attaquer une multitude d'objectifs, visant essentiellement à désorganiser la logistique de l'ennemi et affaiblir sa résistance devant l'avance des troupes alliées : MET, trains, ponts, gares de triage... jusqu'aux croisements de routes dans les villages. Ce qui constitue 99% du quotidien des pilotes de Spitfire à cette époque n'a jamais fait les choux gras de la presse, qui a préféré se focaliser sur les rares actions d'éclat, comme les combats aériens, plus « vendeurs » auprès de son lectorat. Pourtant, ces missions sans « glamour », répétées jour après jour, semaine après semaine, ont considérablement aidé les armées alliés à pénétrer au cœur du Reich et à le mettre à genoux. Elles comportaient de gros risques : la *Flak* était omniprésente et souvent mortelle. Le *Volksturm*, la *Gestapo* et les SS avaient ordre de fusiller tout pilote allié capturé loin à l'intérieur du front; sans parler de la vindicte de villageois, excédés d'être pris pour cible par l'aviation alliée et qui se laissaient parfois aller à lyncher des aviateurs qui avaient eu la malchance de tomber entre leurs mains. On ne peut pas dire que ce fut la norme, mais on

▲ Le Mk. XIV RM693 du N° 130 *Squadron* à Grave (B-82), en octobre 1944. (IWM)

ne peut pas dire non plus que cela n'a jamais existé.

Le 23 mars, les Spitfire du 126 *Wing* participent à des missions de suppression de *Flak* au profit de Lancaster du *Bomber Command*, qui, de jour, bombardent l'artillerie allemande avant la traversée en masse du Rhin par deux Armées alliées dans les secteurs d'Emmerich et de Wesel.

VICTOR ENTRE EN JEU

Le 29 mars, une décision d'ordre politique modifie de manière profonde la stratégie alliée, comme elle modifiera tout aussi profondément les frontières de l'Europe après la cessation des hostilités : Eisenhower décide que la prise de Berlin n'est plus l'objectif principal des troupes anglo-américaines et que l'investissement de la capitale du *Reich* est abandonné aux Soviétiques. Les forces occidentales sont coupées en deux, les Américains poussant vers le sud et les Britanniques vers le nord. La 2nd TAF accompagne la 2nd *Army* britannique dans sa marche vers Hambourg et le Schleswig-Holstein.

L'avance est rapide, puisque le complexe d'aérodromes d'Osnabrück, repaire des redoutables Me 262, est pris le 3 avril, Hannovre le 7, Brême le 18. Le 25 avril, les troupes américaines font leur jonction avec les Soviétiques à Torgau, sur l'Elbe. Ce qui reste de la Wehrmacht est désormais coupé en deux.

Le *Flight Lieutenant* Derek M. V. Rake du N° 41 témoigne de la rapidité de l'avance de la 2nd Army :

« À ce stade, nos colonnes blindées avaient percé dans la grande plaine du Nord de l'Allemagne et nos consignes, à chacune de nos sorties ou presque, étaient d'attaquer tout ce qui bougeait au-delà de la "ligne de bombardement". Les chars progressaient si vite que, souvent, le contrôle au sol ne nous définissait une nouvelle "ligne de bombardement" qu'après notre décollage. Parfois, les chars l'avaient même franchie et nous devions cesser nos attaques dès que nous apercevions les couleurs du jour déployées sur le toit des chars et des véhicules blindés. »

Le 10 avril, la dernière nouvelle version du Spitfire, le Mk. 21 – si différente de toutes les précédentes que l'avion a failli changer de nom pour s'appeler Victor (voir chapitre 2) – effectue sa première mission de guerre.

Deux appareils du N° 91 décollent à 07h30 pour une reconnaissance armée au-dessus de la Hollande. Ils sont de retour à 09h10 sans avoir rencontré la moindre cible.

◀ Un Mk. 21 du N° 41 *Squadron* basé à Lübeck, en Allemagne, à l'été 1946. (Collection R. C. Sturtivant)

Trois autres missions sont effectuées dans la même journée, dont la seconde, commencée à 09h40, s'achève mal. Deux appareils attaquent des embarcations au large du port de den Helder. Mal leur en prend, car la *Flak*, dense et précise, descend les deux avions. Les *Flight Lieutenant* A. R. Cruickshank et *Flying Officer* J. A. Faulkner seront récupérés par un OA-10 américain. Cependant, comme entrée en matière, on pouvait rêver de mieux !

Toutefois, à quelques semaines de la fin de la guerre, l'activité ennemie a considérablement ralenti et le N° 91 doit être employé dans des missions contre nature à faire la chasse aux sous-marins et aux sites de lancement de V2. Elles ne sont cependant pas toutes négatives.

Le 26 avril, les *Flight Lieutenants* W. P. Draper et W. C. Marshall repèrent un sous-marin de type *Biber* croisant à environ 300 m des côtes hollandaises : « Le sous-marin de poche se trouvait alors à 250-300 m de la côte et, malgré la *Flak* légère mais précise, la section a attaqué au canon. Plongeant de 300 à 15 m, les deux pilotes ont mis des coups au but sur la superstructure et autour du kiosque, ce qui a contraint le sous-marin à mettre en panne. La section a effectué une seconde passe, cette fois en venant du nord, depuis les mêmes altitudes. De nouveaux coups au but ont été observés et, à la suite de cette seconde passe, le sous-marin a coulé, laissant des débris et une large nappe d'huile à la surface de l'eau. »

Le 4 mai, les troupes allemandes du Nord négocient un cessez-le-feu avec les Alliés, qui prend effet le lendemain soir. Pour la 2nd TAF et le *Fighter Command*, cette date marque la fin de la Seconde Guerre mondiale en Europe de l'Ouest.

La dernière victoire d'un Spitfire en ETO est remportée le 5 mai à 06h30 par deux Mk. XIV du N° 130, qui abattent un Si 204 au large de Hambourg.

SQUADRONS DE SPITFIRE 5 MAI 1945

Fighter Command

Squadron	Version	Base
1	Mk. IX	Coltishall
91	Mk. 21	Ludham
124	Mk. IX	Hutton Cranswick
308 (Pol)	Mk. XVI	Fairwood Common
310 (Cz)	Mk. IX	Manston
312 (Cz)	Mk. IX	Manston
313 (Cz)	Mk. IX	Manston
331 (N)	Mk. IX	Dyce
332 (N)	Mk. IX	Dyce
441 (Cdn)	Mk. IX	Hunsdon
451 (Aus)	Mk. IX	Hawkinge
453 (Aus)	Mk. XVI	Hawkinge
602	Mk. XVI	Coltishall
603	Mk. XVI	Turnhouse

2nd *Tactical Air Force*

Squadron	Version	Base
Headquarters		
34 (PR) *Wing* (W/C G. Hughes)		
16	Mk. XI	Eindhoven
83 *Group* (AVM H. Broadhurst)		
39 (PR) *Wing* (W/C R. C. Waddell)		
400 (Cdn)	Mk. XI	Reinsehlen
414 (Cdn)	Mk. XIV	Reinsehlen
430 (Cdn)	Mk. XIV	Reinsehlen
125 *Wing* (W/C G. C. Keefer)		
41	Mk. XIV	Celle
130	Mk. XIV	Celle
350 (B)	Mk. XIV	Celle
126 *Wing* (W/C G. W. Northcott)		
401 (Cdn)	Mk. IX	Wunstorf
402 (Cdn)	Mk. XIV	Celle
411 (Cdn)	Mk. IX	Wunstorf
412 (Cdn)	Mk. IX	Wunstorf
127 *Wing* (W/C J. F. Edwards)		
403 (Cdn)	Mk. XVI	Reinsehlen
416 (Cdn)	Mk. XVI	Reinsehlen
421 (Cdn)	Mk. XVI	Reinsehlen
443 (Cdn)	Mk. XVI	
84 *Group* (AVM P. E. Maitland)		
35 (PR) *Wing* (W/C H. P. McClean)		
2	Mk. XVI	Twente
4	Mk. XI	Twente
131 *Wing* (W/C T. Sawicz)		
302 (Pol)	Mk. XVI	Varrelbusch
317 (Pol)	Mk. XVI	Varrelbusch
322 (NL)	Mk. XVI	Varrelbusch
349 (B)	Mk. XVI	Varrelbusch
145 *Wing* (W/C R. W. F. Sampson)		
74	Mk. XVI	Drope
329 (F)	Mk. XVI	Drope
340 (F)	Mk. XVI	Drope
341 (F)	Mk. XVI	Drope
345 (F)	Mk. XVI	Drope
485 (NZ)	Mk. XVI	Drope

Les Spitfire Mk. XIV de la 2nd TAF terminent les cinq dernières semaines de la guerre par un véritable festival, revendiquant 119 victoires confirmées, dont 40 sont attribuées au seul N° 130. Le *top scorer* sur Spitfire Mk. XIV est le *Squadron Leader* H. E. Walmsley (N° 130 et 350) avec 11 victoires, dont une en collaboration.

UNE CONTRIBUTION MAJEURE

Dire que le Spitfire a apporté une contribution majeure à l'effort de guerre britannique est une telle évidence que nous nous abstiendrons d'épiloguer sur ce sujet. Cependant, le Spitfire est bien plus que cela. Il a été le symbole de l'espérance de tout un peuple lors des heures les plus noires de l'histoire de la Grande-Bretagne et celui de la victoire dans les airs dans les années qui ont suivi.

La carrière de cet appareil aurait sans doute connu une autre tournure sans la disparition prématurée de son concepteur.

▶ Le N° 340 (Free *French*) *Squadron* est transformé sur Mk. XVI à Schinjdel (B-85), en février 1945. Sur la photo, le TB305. (Collection J. Mutin)

◀ Un Mk. IX du N° 1401 *Meteo Flight*, rattaché au 34 (PR) *Wing*, se prépare à décoller au petit matin du 31 mars 1945 depuis le terrain de Melsbroek (B-58) en Belgique. Missions obscures, mais ô combien importantes pour les milliers d'aviateurs qui consulteront les bulletins de prévision établis d'après les relevés de pression et de température effectués par les avions météo avant de partir en mission dans la journée. (IWM)

Il est, en effet, peu probable que Reginald Mitchell se serait acharné, comme l'a fait Messerschmitt avec le Bf 109, à presser le citron jusqu'aux limites du modèle (et même au-delà, si l'on considère les Mk. 21 à 24) et serait rapidement passé à autre chose, comme Sidney Camm avec ses Tornado, Typhoon, Tempest et Fury. Mitchell était un innovateur dans l'âme et n'avait aucun goût particulier pour le développement d'un modèle éprouvé.

De ce fait, le bureau d'études de Supermarine a dû déployer des trésors d'ingéniosité pour éviter que l'augmentation du poids de l'appareil et celle de la longueur de son capot moteur, à chaque nouvelle version, n'entraînent une trop forte dégradation des qualités de vol.

Il n'a cependant jamais pu éliminer les tares congénitales du Spitfire : une puissance de feu insuffisante, un emport de bombes limité et un rayon d'action modeste. Le Spitfire a été conçu comme intercepteur et, dans ce rôle, il est indéniable qu'il a excellé. En revanche, les missions offensives qui lui ont été confiées par la suite étaient un peu contre nature et ont engendré de lourdes pertes. Mais la RAF avait-elle le choix, quand le sort du Royaume-Uni n'était plus directement en jeu et que cet « intercepteur » était produit à la chaîne ?

COMBIEN DE VICTOIRES ?

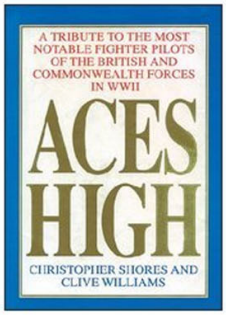
À l'inverse des Américains, qui sont allés au bout des choses, en publiant la liste des victoires de l'USAAF, unité par unité, mais aussi un palmarès officiel de leurs as, les Britanniques n'ont jamais souhaité en faire autant. Une question culturelle, assurément.

Il faut donc s'en remettre aux chercheurs privés pour tenter de dresser un palmarès détaillé. Or, il n'existe aucune étude exhaustive sur ce sujet, à l'exception de *Aces High* [17], de Chris Shores et Clive Thomas, mais ce livre est uniquement centré sur les as (voir Annexes).

Selon Frank Olynyk, grand compilateur des homologations de victoires devant l'Éternel, la RAF et la Royal Navy ont revendiqué 9 286 victoires en Europe de l'Ouest, entre septembre 1939 et mai 1945 (tous types de chasseurs confondus). De son côté, John Foreman [18] permet d'estimer les revendications des Spitfire du *Fighter Command* à 3 470 environ – mais malheureusement sa compilation s'arrête à juin 1943 et ses chiffres englobent les victoires probables, dont nous ne tenons pas compte pour notre part.

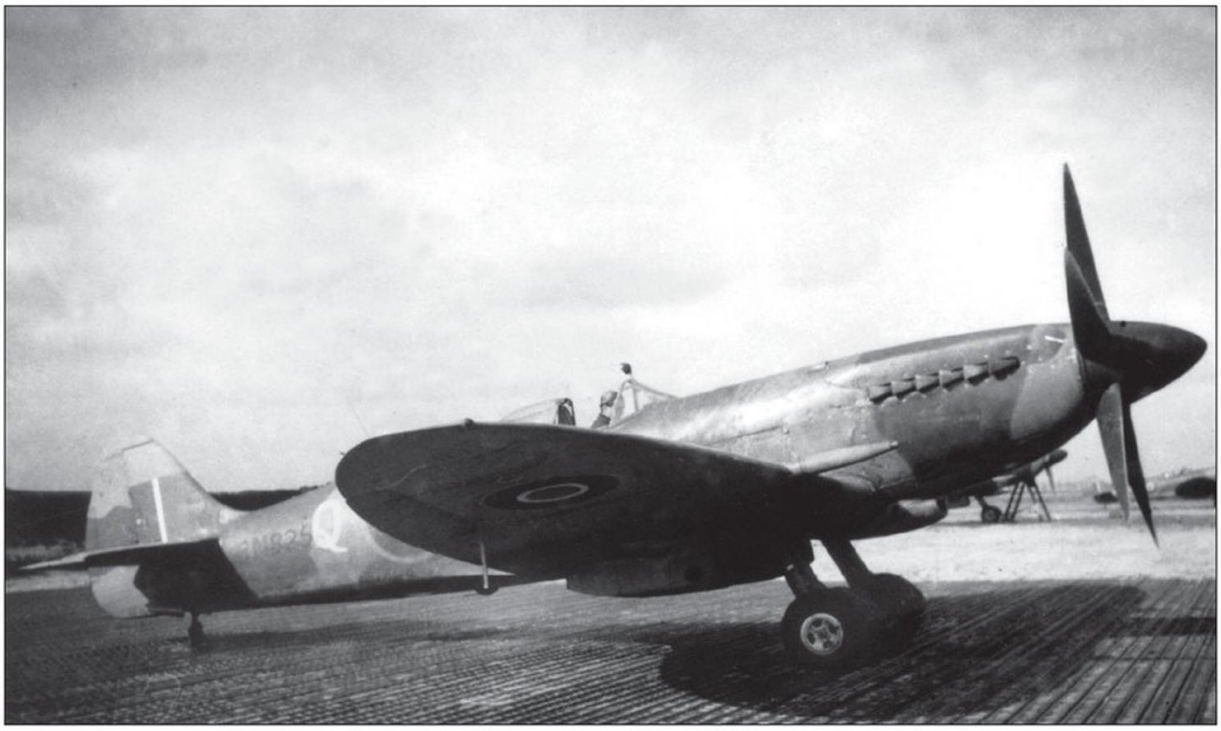
En croisant diverses sources, on en arrive à un total potentiel de 5 000 revendications pour le Spitfire pour la durée de la guerre en ETO, dont 1 000 à 1 200 à créditer aux Spit de la 2nd TAF.

[17] *Aces High* – C. Shores & C. Williams – Grub Street, Londres, 1994.



[18] *RAF Fighter Command Victory Claims of WW2* – deux tomes (1939-1940 et 1941-30 juin 1943) – J. Foreman – Red Kite, Walton-on-Thames , 2005.

Supermarine Spitfire Mk. 21 (LA200)
Flying Officer Geoffrey Kay (†)
N° 91 *Squadron*
Ludham, 12 mai 1945.



▶ Le Mk. XIV RM825 du N° 2 *Squadron* à Mill (B-89), début mars 1945. Cette unité est passée du Mustang II au Spitfire XIV en novembre 1944.

Le Spitfire a, en fait, connu deux principaux temps forts dans sa carrière : la bataille d'Angleterre et après juin 1944, avec un pic lors de l'affaire de Dieppe, en août 1942. À cause de son fil à la patte, il n'a pu participer aux grandes batailles aériennes dans les cieux du Reich, notamment pendant la « Big Week » de février 1944, quand la chasse américaine a brisé les reins de la Luftwaffe, mais aussi quand l'USAAF a défié la chasse allemande au-dessus de Berlin au cours des mois de l'été 1944.

Parmi les unités les plus performantes, on peut dégager le N° 92 *Squadron*, qui a obtenu 317 victoires (probables incluses), la majorité d'entre elles ayant été revendiquées en ETO avant son départ pour l'Égypte en avril 1942.

Avec plus de 200 victoires, on trouve les N° 41, 72 et 74 (ETO de bout en bout), 603 (la majorité de ses 250 victoires ayant été revendiquées en ETO avant son départ pour Malte en avril 1942) et 609 (rééquipé en Typhoon en mars 1942).

On peut aussi citer les N° 19 (première unité sur Spitfire, rééquipée en Mustang III en janvier 1944, environ 145 victoires), N° 65 (transformé sur Mustang III en décembre 1943, total de 119 victoires), N° 610 (132 victoires), N° 611 et N° 616 (plus de 100).

Chez les « étrangers » viennent en tête les N° 401 (RCAF) avec 186,5 victoires (dont 112 entre le 6 juin 1944 et le 5 mai 1945), N° 402 (RCAF) avec 125,25 et N° 412 (RCAF) avec 108.

Le N° 303 (*Polish*) est crédité de 204 victoires, mais la majeure partie a été revendiquée sur Hurricane (117,5). Les Belges, les Français et les Tchèques sont très loin derrière et ne dépassent pas les 50 victoires.

Les pertes avoisinent les 5 000 appareils (toutes versions et toutes causes confondues) dans les unités de première ligne; ces chiffres n'incluent pas les pertes à l'entraînement (OTU), où la casse a été sévère.

On peut raisonnablement penser que la RAF a perdu plus de la moitié des quelque 17 000 Spitfire qu'elle a pris en compte avant la fin de la guerre !

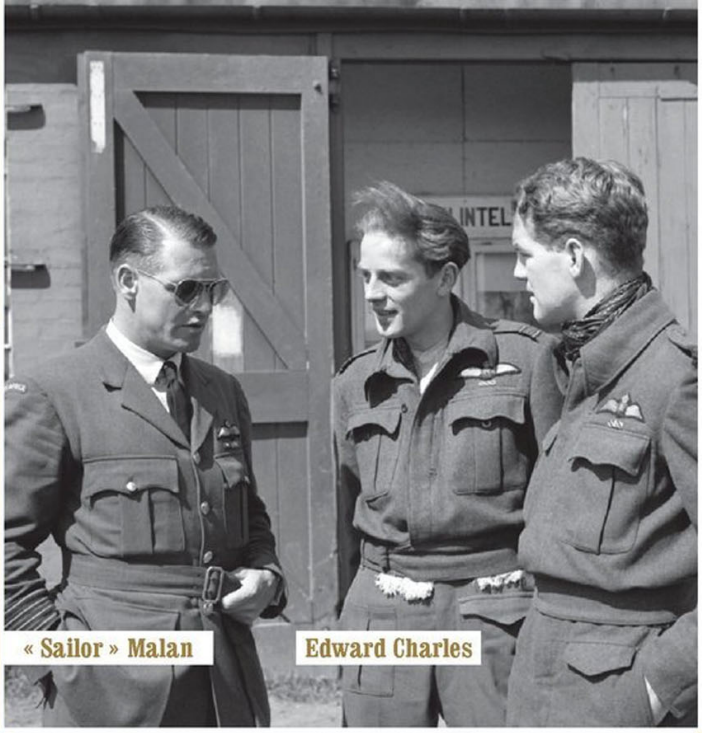
▲ Un Mk. XIV du N° 414 (RCAF) *Squadron* à Lübeck (B-158), à la mi-mai 1945. - (DND du Canada)

◀ Quand le Sud rejoint l'Ouest.
La 1st TAF, venue de Provence, a suivi la progression des Armées alliées le long du Rhône, en Alsace, puis en direction de la Bavière et de l'Autriche. Ici des Spit IX du N° 72 *Squadron* à Klagenfurt, après la cessation des hostilités.
(IWM)

◀ Les Mk. XVI du N° 443 (RCAF) *Squadron* à Reinsehlen (B-154), juste à la fin de la guerre.
Ils portent les cocardes d'extrados en vigueur depuis le 10 mars 1945.

◀ Comme la plupart des unités formées de volontaires étrangers, le N° 310 (*Czech*) *Squadron* sera autorisé à rentrer au pays avec ses Spitfire. Hommes et matériel sont ici alignés pour une parade à Prague, le 15 août 1945. Le *Squadron* sera officiellement dissous par la RAF le 15 février 1946.

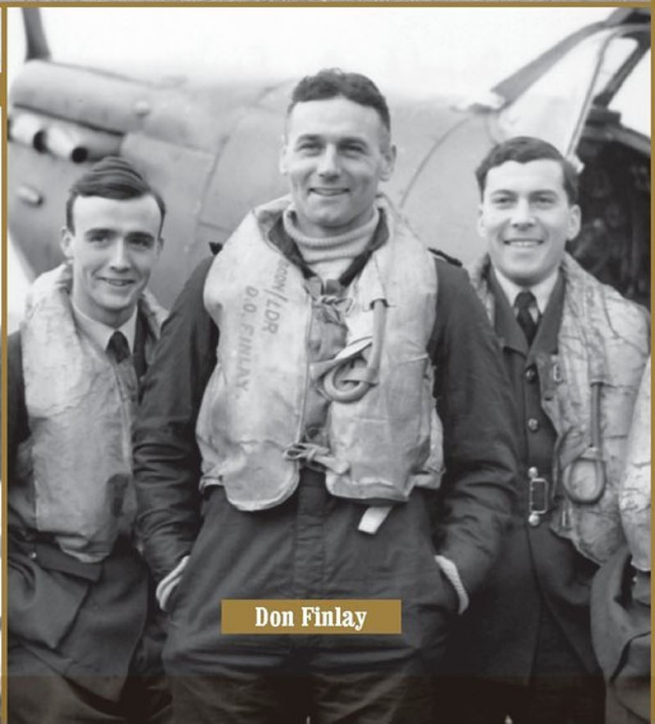
ANNEXES


« Sailor » Malan
Edward Charles

Bill Crawford-Compton

Eric Lock
Wilfred Duncan-Smith
Peter Dexter
« Mac » Gilmour

« Johnnie » Johnson

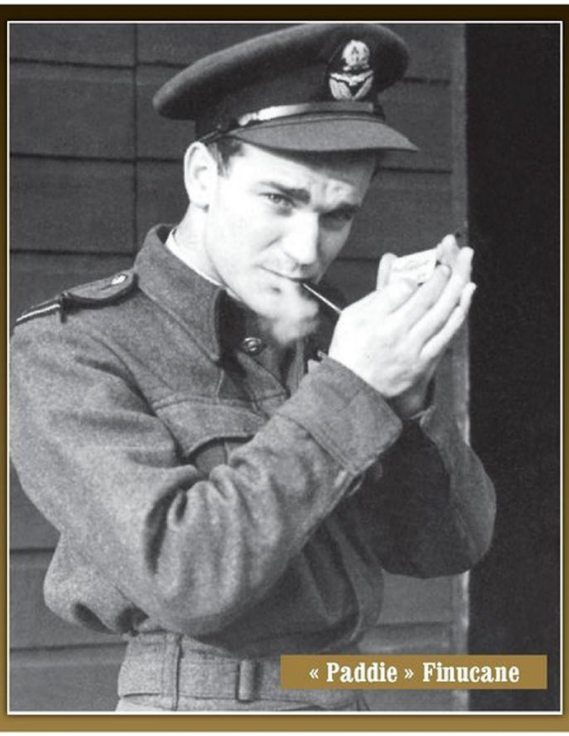

Don Finlay

LES AS SUR SPITFIRE (ETO)

Source : *Aces High*.

Pilote	Grade	Nat.	Spit ETO seul	Spit ETO coll.	Total seul	Total coll.	Observations
James E. Johnson	G/C	A	34	7	34	7	
Adolf G. Malan	G/C	SA	27	7	27	7	
Brendan E. F. Finucane	W/C	Irl	26	6	26	6	† 15.07.1942
Eric S. Lock	F/Lt	A	26	-	26	-	† 03.08.1941
Donald E. Kingaby	W/C	A	21	2	21	2	
William V. Crawford-Compton	W/C	NZ	21	1	21	1	(20 ou 21 victoires seul)
Johannes J. Le Roux	S/Ldr	SA	18	-	18	-	† 29.08.1944
Colin F. Gray	W/C	NZ	17	-	27	1	9 sur Spit en MTO
James Rankin	A/C	Eco	17	5	17	5	
Alan C. Deere	W/C	NZ	17	1	17	1	
Raymond H. Harries	W/C	Gal	15	3	15	3	
Brian J. G. Carbury	F/Lt	NZ	15	2	15	2	
Edward F. J. Charles	W/C	A	15	1	15	1	
Robert F. Boyd	G/C	Eco	14	7	14	7	
Desmond A. P. McMullen	W/C	A	14	5	17	5	
Paterson C. Hughes	F/Lt	Aus	14	3	14	3	† 07.09.1940
Donald C. Laubman	S/Ldr	Cdn	14	2	14	2	P 14.04.1945
William T. Clearsy	S/Ldr	Cdn	14	1	14	1	
Jean-François Demozay	LtCol	F	14	-	18	-	
John M. Checketts	W/C	NZ	14	-	14	-	
John W. Villa	S/Ldr	A	13	4	13	4	
William H. Franklin	P/O	A	13	3	13	3	† 12.12.1940
George C. Unwin	F/Lt	A	13	2	13	2	
John Ellis	W/C	A	13	1	13	1	P 13.06.1943
Keith W. Truscott	S/Ldr	Aus	13	-	14	-	† 28.03.1943
Harry Broadhurst	AVM	A	13	-	13	-	
John C. Dundas	F/Lt	A	12	4	12	4	† 28.11.1940
Robert R. S. Tuck	W/C	A	12	2	27	2	P 28.01.1942
Michael L. Robinson	W/C	A	12	-	16	-	
Edward P. Wells	W/C	NZ	12	-	12	-	
George H. Bennions	S/Ldr	A	12	-	12	-	
Fredrick A. O. Gaze	S/Ldr	Aus	11	3	11	3	
Robert F. T. Doe	S/Ldr	A	11	2	14	2	
John C. Freeborn	W/C	A	11	2	11	2	Peut-être 17 + 2
Andrew McDowell	W/C	Eco	11	2	11	2	
John C. Mungo-Park	S/Ldr	A	11	2	11	2	† 27.06.1941
John T. Webster	F/Lt	A	11	2	11	2	† 05.09.1940
Svein Heglund	Capt	Nor	11	1	14	1	
Harold E. Walmsley	S/Ldr	A	11	1	11	1	
Eugeniusz Horbaczewki	S/Ldr	Pol	11	-	16	1	† 18.08.1944
Douglas R. S. Bader	G/C	A	10	4	20	4	P 09.08.1941
Allan R. Wright	W/C	A	10	3	11	3	
Wilfred G. G. Duncan-Smith	G/C	Ind	10	2	17	2	7 sur Spit en MTO
James J. O'Meara	S/Ldr	A	10	2	11	2	
John MacKay	F/Lt	Cdn	10	2	11	2	1 MiG 15 en Corée

Supermarine Spitfire Mk. XIV (MV257)
Group Captain James E. Johnson
125 *Wing*
Kastrup, mai 1945.


« Paddie » Finucane

Pilote	Grade	Nat.	Spit ETO seul	Spit ETO coll.	Total seul	Total coll.	Observations
Kaj Birksted	Col	Dan	10	1	10	1	
Hugo T. Armstrong	S/Ldr	Aus	10	1	10	1	† 05.02.1943
Helner G. E. Grundt-Spang	Capt	Nor	10	1	10	1	
John D. Mitchner	S/Ldr	Cdn	10	1	10	1	
Richard J. Audet	F/Lt	Cdn	10	1	10	1	† 03.03.1945
Robert W. McNair	W/C	Cdn	10	-	16	-	6 sur Spit à Malte
Aleksandr Chudek	W/O	Pol	10	-	10	-	† 23.06.1944
Harbourne M. Stephen	W/C	Eco	9	8	9	8	
Ronald Berry	W/C	A	9	6	14	10	5 + 4 sur Spit en MTO
Anthony D. J. Lovell	W/C	Cey	9	4	16	6	7 + 2 sur Spit en MTO
Ronald H. Fokes	S/Ldr	A	9	4	9	4	† 12.06.1944
Wilfred G. Clouston	W/C	NZ	9	3	9	3	
Aeneas R. R. MacDonnell	S/Ldr	Eco	9	1	9	1	P 13.03.1941
Wilfred J. Banks	F/Lt	Cdn	9	-	9	-	
Marius Eriksen	Capt	Nor	9	-	9	-	P 02.05.1943
Robert Gouby	Lt	F	9	-	9	-	† 14.08.1944
John B. Shepherd	S/Ldr	Eco	8	5	8	5	
John Curchin	F/Lt	Aus	8	4	8	4	† 04.06.1941
Leonard A. Haines	F/O	A	8	4	8	4	† 30.04.1941
Charles B. F. Kingcome	G/C	Ind	8	3	8	3	
William M. Skinner	F/Lt	A	8	3	8	3	P 06.07.1941
Martin Y. Gran	Maj	Nor	8	2	8	2	
Otto Smik	S/Ldr	Tch	8	2	8	2	† 28.11.1944
Williams T. E. Rolls	F/Lt	A	8	1	17	1	9 sur Spit à Malte
Robert W. Oxspring	W/C	A	8	1	13	1	5 sur Spit en MTO
Anthony C. Bartley	S/Ldr	Ind	8	1	12	1	4 sur Spit en MTO
Ronald F. Hamlyn	S/Ldr	A	8	1	10	1	
Derek P. A. Boitel-Gill	W/C	A	8	1	8	1	† 18.09.1941
Geoffrey W. Northcott	W/C	Cdn	8	1	8	1	
Antoni Glowacki	S/Ldr	Pol	8	1	8	1	
Hugh C. Trainor	S/Ldr	Cdn	8	1	8	1	P 19.09.1944
Andrew R. Mackenzie	F/Lt	Cdn	8	1	8	1	
Henry W. McLeod	S/Ldr	Cdn	8	-	21	-	† 27.09.1944 - 13 sur Spit à Malte
Boleslaw M. Gladych	F/Lt	Pol	8	-	18	-	10 vict sur P-47 avec 56th FG
John A. Kent	G/C	Cdn	8	-	12	-	
George C. Keefer	W/C	Cdn	8	-	12	-	
Carrol W. McColpin	Col	US	8	-	11	-	Total officieux : 14
Robert L. Spurdle	S/Ldr	NZ	8	-	10	-	
Patrick G. Jameson	G/C	NZ	8	-	9	-	

« Don » Kingaby

« Johnnie » Johnson

Pilote	Grade	Nat.	Spit ETO seul	Spit ETO coll.	Total seul	Total coll.	Observations
Jan P. Falkowski	W/C	Pol	8	-	9	-	
James H. Gordon MacArthur	W/C	A	8	-	8	-	
Yvan du Monceau de Bergandael	S/Ldr	B	8	-	8	-	
Thomas C. Rigler	S/Ldr	A	8	-	8	-	
George W. Johnson	F/Lt	Cdn	8	-	8	-	
Michel Boudier	Lt	F	8	-	8	-	
David R. C. Jamieson	F/O	Cdn	8	-	8	-	
W. J. Payne	Sgt	?	8	-	8	-	?
George K. Gilroy	G/C	Eco	7	7	14	10	7 + 3 sur Spit en MTO
Minden V. Blake	W/C	NZ	7	2	10	2	
John D. Bisdee	G/C	A	7	2	8	2	1 sur Spit à Malte
Alexander V. R. Johnstone	G/C	Eco	7	2	7	2	
Harry D. MacDonald	F/Lt	Cdn	7	2	7	2	† 30.11.1943
Gray Stenborg	F/Lt	NZ	7	1	14	1	† 24.09.1943 - 7 sur Spit à Malte
Roderick I. A. Smith	S/Ldr	Cdn	7	1	13	1	6 sur Spit à Malte
John D. Rae	F/O	NZ	7	1	11	2	4 + 1 sur Spit à Malte
Stanley C. Morris	W/C	A	7	1	8	1	
Adolf Pietrasiak	F/O	Pol	7	1	7	3	† 29.11.1943
Cyril F. Babbage	W/C	A	7	1	7	1	
Thomas A. F. Eldson	W/C	Eco	7	1	7	1	
Reginald J. C. Grant	W/C	NZ	7	1	7	1	† 28.02.1944
Edgar N. Ryder	W/C	Ind	7	1	7	1	P 31.10.1941
Boleslaw H. Drobinski	S/Ldr	Pol	7	1	7	1	
Thomas Smart	S/Ldr	A	7	1	7	1	† 12.04.1943
Jack Stokoe	S/Ldr	A	7	1	7	1	
Francis Dawson-Paul	Sub/Lt	A	7	1	7	1	† 30.06.1941
John L. Allen	P/O	A	7	1	7	1	† 24.07.1940

Supermarine Spitfire Mk. VB (AB509)
Wing Commander J. M. Checketts
142 *Wing*
Horne, juin 1944.

Supermarine Spitfire Mk. XIV (RM787)
Wing Commander Colin F. Gray
Commandant le *Wing* de Lympne
Lympne, septembre 1944.

Pilote	Grade	Nat.	Spit ETO seul	Spit ETO coll.	Total seul	Total coll.	Observations
Pierre H. Clostermann	F/Lt	F	7	-	18	-	
Richard M. Milne	W/C	Eco	7	-	14	1	
Michael C. B. Boddington	S/Ldr	A	7	-	10	1	3 + 1 sur Spit en MTO
Aleksandr K. Gabszewicz	G/C	Pol	7	-	8	3	
Denys E. Gillam	G/C	A	7	-	7	1	
Hugh C. Godefroy	W/C	Indo	7	-	7	-	
Frederick S. Stapleton	W/C	A	7	-	7	-	
Pierre Montet	Cdt	F	7	-	7	-	Alias Christian Martell
Douglas I. Hall	F/Lt	Cdn	7	-	7	-	
Alan S. Harker	F/Lt	A	7	-	7	-	
Joseph G. L. Robillard	F/Lt	Cdn	7	-	7	-	
Desmond F. Ruchwaldy	F/O	Mal	7	-	7	-	
Eric S. Marrs	F/Lt	A	6	5	6	5	† 24.07.1941
Harry Steere	F/Lt	A	6	5	6	5	† 09.06.1944
Trevor S. Wade	S/Ldr	A	6	4	6	4	
Alan G. Page	W/C	A	6	3	10	5	B 05.10.1944
Frank J. Howell	S/Ldr	A	6	3	7	3	P 16.02.1942
Basil G. Stapleton	S/Ldr	SA	6	2	6	2	P 23.12.1944
Ian R. Ponsford	F/Lt	A	6	2	6	2	
Walter Beaumont	P/O	A	6	2	6	2	† 23.09.1940
Michal M. Maciejowski	F/O	Pol	6	1	11	1	
James D. Lindsay	F/Lt	Cdn	6	1	8	1	2 MiG 15 en Corée
Ronald A. Hagger	F/Lt	A	6	1	7	1	
James A. Leathart	G/C	A	6	1	7	1	
Robert A. Buckham	W/C	Cdn	6	1	6	1	
Bryan V. Draper	S/Ldr	Gal	6	1	6	1	† 28.02.1945
Brian J. E. Lane	S/Ldr	A	6	1	6	1	† 13.12.1942
Walter J. Lawson	S/Ldr	A	6	1	6	1	† 28.08.1941
Raymond E. Thorold-Smith	S/Ldr	Gal	6	1	6	1	† 15.03.1943
Dorian G. Gribble	F/Lt	A	6	1	6	1	† 04.06.1941
Nils J. Jörstad	Capt	Nor	6	1	6	1	
Stanislaw Skalski	W/C	Pol	6	-	21	-	2 sur Spit en MTO
Chesley G. Peterson	Col	US	6	-	8	-	
Constantine O. J. Pegge	S/Ldr	A	6	-	8	-	Total peut-être de 9
Donald O. Finlay	G/C	A	6	-	6	-	
Rolfe A. Berg	LtCol	Nor	6	-	6	-	† 03.02.1945
Stefan Janus	W/C	Pol	6	-	6	-	
Philip L. I. Archer	S/Ldr	Indon	6	-	6	-	† 17.06.1943
Lorne M. Cameron	S/Ldr	Cdn	6	-	6	-	
Jacques Andrieux	Cne	F	6	-	6	-	
Ragnar Dogger	Capt	Nor	6	-	6	-	
John N. Mackenzie	S/Ldr	NZ	6	-	6	-	
Donald H. Kimball	F/Lt	Cdn	6	-	6	-	

N'ont été retenus que les pilotes ayant remporté au moins 6 victoires **seuls** sur Spitfire sur le théâtre des opérations européen (ETO).
La colonne 2 donne le grade porté par chaque pilote à la fin de la guerre ou au jour de sa mise hors de combat.
La colonne 3 indique le pays de naissance : A : Angleterre – Aus : Australie – B : Belgique – Cdn : Canada – Cey : Ceylan (Sri Lanka) – Dan : Danemark – Eco : Écosse – F : France – Gal : Pays de Galles – Ind : Inde – Indo : Indonésie – Irl : Irlande – Mal : Malaisie – N : Norvège – NZ : Nouvelle-Zélande – Pol : Pologne – SA : Afrique du Sud – Tch : Tchécoslovaquie – US : États-Unis d'Amérique. À noter que les pilotes nés dans les pays du Commonwealth (à l'exception de l'Australie, du Canada, de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique du Sud) étaient tous citoyens britanniques.
Les totaux **seul** et **en collaboration** s'additionnent : c'est le chiffre global que l'on retrouve dans le corps du texte.
Source : Shores & Williams, *op. cit.*

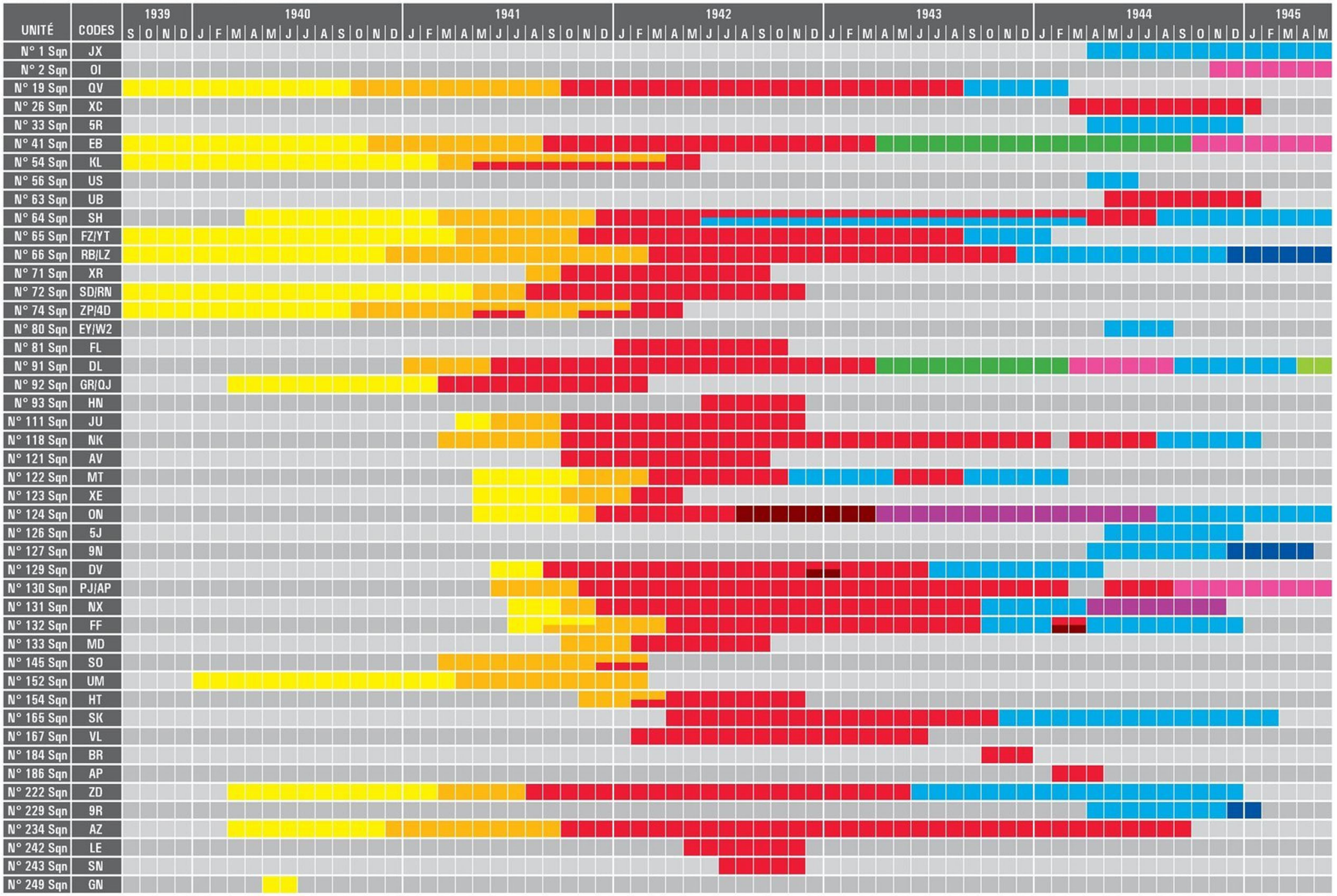
Supermarine Spitfire Mk. I (K9953)
Flight Lieutenant Adolf G. Malan
N° 74 *Squadron*
Hornchurch, juin 1940.

Supermarine Spitfire LF IX (MJ586)
Lieutenant Pierre H. Clostermann
N° 602 *Squadron*
Longues (B-11), 29 juin 1944.

Supermarine Spitfire LF IX (PV141)
Wing Commander Rolfe A. Berg (†)
132 *Wing*
Woendrecht (B-79), 3 février 1945.

◀ Les pilotes polonais du N° 303 (*Polish*) *Squadron* contemplent la décoration qu'ils ont appliquée sur la dérive d'un Ju 88, leur 178e victime, le 3 juillet 1942. Accroupi à droite, le *Flying Officer* Eugeniusz Horbaczewski, le plus grand as polonais sur Spitfire. Le Mk. VB derrière est le BM144 du *Squadron Leader* Jan E. L. Zumbach, qui revendiquera 12 victoires confirmées seul et 2 en participation, mais seulement 4 + 1 sur Spitfire, ce qui l'exclut de notre palmarès. (IWM)

RÉPARTITION DES SPITFIRE PAR UNITÉ



Spitfire version : I ; II ; V ; VI ; VII ; VIII ; IX ; XII ; XIV ; XVI ; 21

COMPARATIF DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ROLLS-ROYCE MERLIN

	K5054	Mk. IA	Mk. IIA	Mk. III	Mk. VA	Mk. VB
Type moteur Merlin	C	III	XII	60	45/46	45/46
Puissance (ch)	990	990	1 140	1 390	1 515	1 515
Envergure (m)	11,28	11,23	11,23	10,29	11,23	11,23
Longueur (m)	9,12	9,12	9,12	9,12	9,12	9,12
Hauteur (m)	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48	3,48
Poids en charge (kg)	2 419	2 744	2 800	3 277	2 760	3 016
Vitesse maximale (km/h)	562	571	570	666	593	597
à l'altitude de (m)	5 120	5 800	5 350	8 300	6 000	6 000
Temps à 6 000 m (min)	8,2	7,7	7,0	8,3	6,2	8,6
Plafond pratique (m)	10 800	10 600	11 460	12 740	11 600	11 500
Distance franchissable (km)	400	420	800	nc	1 820	1 820
Mitrailleuses de 7,7 mm	–	8	8	–	8	4
Mitrailleuses de 12,7 mm	–	–	–	–	–	–
Canons 20 mm	–	–	–	–	–	2

	Mk. VI	Mk. VII	LF VIII	HF VIII	HF IXE	LF XVIE
Type moteur Merlin	45/47	61	66	70	70	266
Puissance (ch)	1 515	1 565	1 705	1 655	1 655	1 630
Envergure (m)	12,24	12,24	12,24	12,24	12,24	11,23
Longueur (m)	9,12	9,14	9,14	9,14	9,14	9,30
Hauteur (m)	3,48	3,84	3,84	3,84	3,48	3,48
Poids en charge (kg)	3 060	3 580	3 523	3 523	3 380	3 580
Vitesse maximale (km/h)	573	627	650	669	665	626
à l'altitude de (m)	6 650	4 950	6 400	8 400	6 100	6 100
Temps à 6 000 m (min)	7,8	7,1	6,7	7,0	5,7	4,5
Plafond pratique (m)	11 950	12 070	12 600	13 720	13 715	12 950
Distance franch. maxi (km)	nc	1 900	1 900	1 900	1 580	1 580
Mitrailleuses de 7,7 mm	4	4	4	4	–	–
Mitrailleuses de 12,7 mm	–	–	–	–	2	2
Canons 20 mm	2	2	2	2	2	2

COMPARATIF DES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ROLLS-ROYCE GRIFFON

	Mk. XII	Mk. XIVE	Mk. 21	Mk. 22	Mk. 24
Type moteur Griffon	IV	65	61	61	61
Puissance (ch)	1 720	2 050	2 035	2 035	2 035
Envergure (m)	11,23	11,23	12,29	12,29	12,29
Longueur (m)	9,68	9,96	9,96	9,96	9,96
Hauteur (m)	3,84	3,87	3,60	3,96	3,96
Poids en charge (kg)	3 363	3 810	4 139	4 080	4 580
Vitesse maximale (km/h)	639	718	735	723	730
à l'altitude de (m)	5 450	7 750	7 800	7 620	7 925
Temps à 6 000 m (min)	8,2	5,1	8,0	nc	nc
Plafond pratique (m)	11 900	13 400	12 950	13 900	13 100
Distance franch. maxi (km)	800	nc	nc	1 180	627
Mitrailleuses de 7,7 mm	4	–	–	–	–
Mitrailleuses de 12,7 mm	–	2	–	–	–
Canons 20 mm	2	2	4	4	4

LIGNAGE

◀ Le PR XIX PM660 a été affecté au N° 2 *Squadron* à Wunstorf, en octobre 1949.

◀ Des Mk. 24 du N° 80 *Squadron* à Hong Kong, en 1949.

◀ Le second prototype du Spiteful (NN664), dernière tentative de Supermarine d'imposer un chasseur à moteur à pistons dans un monde qui ne jurait plus que par les avions à réaction.

MER DU NORD
Cuwhaven
Lübeck
B.158
Hambourg
Bremerhaven
Wilhelmshaven
Emden
B.156
Oldenburg
B.154
B.152
B.113
B.111
B.150
B.118
B.155
B.105
B.109
B.114
B.120
Zwolle
B.101
B.103
B.116
Hannovre
Amsterdam
B.112
B.110
B.106
Osnabrück
B.108
B.151
Braunschweig
Apeldoorn
Enschede
PAYS-BAS
Arnhem
Bielefeld
Münster
Nijmegen
ALLEMAGNE
Bocholt
B.82
B.91
Dülmen
B.83
Haltern
Paderborn
B.89
B.85
B.80
B.100
B.77
Eindhoven
Dortmund
B.86
B.78
Dulsburg
BELGIQUE
Dusseldorf
B.90

Gold Beach
Juno Beach
Sword Beach
Secteur US
Port en Bessin
B.11
Longues
B.1
Ryes
Crépon
B.3
Courseulles-sur-Mer
B.8
B.2
B.4
Bayeux
Creully
Douvres
B.10
B.9
B.5
Ouistreham
B.7
B.6
Bénouville
Ranville
Carpiquet
Caen
Tilly-sur-Seulles
Bourguebus
Evrecy
Villers-Bocage

LISTE DES *ADVANCED LANDING GROUNDS* DE LA RAF

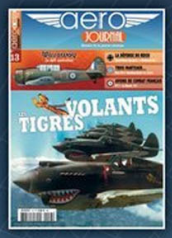
B-1 Asnelles-s/-Mer	B-50 Vitry-en-Artois	B-95 Teuge (D)
B-2 Bazenville	B-51 Lille-Vendeville	B-97 Schiphol (NL)
B-3 Sainte-Croix-s/-Mer	B-52 Douai-Dechy	B-101 Nordhorn (D)
B-4 Bény-s/-Mer	B-53 Merville	B-102 Vorst (B)
B-5 Camilly-Le Fresnoy	B-54 Achiet	B-103 Plantlunne (D)
B-6 Coulombs	B-55 Courtrai-Wevelgem (B)	B-104 Damme (D)
B-7 Martragny	B-56 Évère (B)	B-105 Drope (D)
B-8 Sommervieu	B-57 Lille-Wambrechies	B-106 Enschede-Twente (NL)
B-9 Lantheuil	B-58 Melsbroek (B)	B-107 Lingen (D)
B-10 Plumetôt	B-59 Ypres-Vlamertinghe (B)	B-108 Rheine (D)
B-11 Longues	B-60 Grimbergen (B)	B-109 Quackenbrück (D)
B-12 Ellon	B-61 Saint-Denis-Westrem (B)	B-110 Achmer (D)
B-14 Amblie	B-63 Bruges-Sainte-Croix (B)	B-111 Ahlhorn (D)
B-15 Ryes	B-64 Diest-Schaffen (B)	B-112 Hopsten (D)
B-16 Villons-les-Buissons	B-65 Maldegem (B)	B-113 Varrelbusch (D)
B-17 Caen-Carpiquet	B-66 Blankenberge (B)	B-114 Diepholz (D)
B-18 Cristot	B-67 Ursel (B)	B-115 Melle
B-19 Lingèvres	B-68 Le Culot (B)	B-116 Wunstorf (D)
B-21 Sainte-Honorine	B-69 Moerbeke (B)	B-117 Jever (D)
B-22 Auchie	B-70 Anvers-Deurne (B)	B-118 Celle (D)
B-23 La Rue-Huguenot	B-71 Coxyde (B)	B-119 Wahn (D)
B-24 Saint-André-de-l'Eure	B-73 Moorsel (B)	B-120 Hannover-Langenhagen (D)
B-25 Le Tréport-Le Theil-Rolent	B-75 Nivelles (B)	B-150 Hustedt-Scheven (D)
B-26 Illiers-L'Évêque	B-76 Peer (D)	B-151 Buckeurg (D)
B-27 Boisney	B-77 Gilze-Rijen (NL)	B-152 Faßberg (D)
B-28 Évreux-Fauville	B-78 Eindhoven (NL)	B-153 Bad Oeyohausen (D)
B-29 Bernay-Valailles	B-79 Woensdrecht (NL)	B-154 Reinsehlen (D)
B-30 Creton	B-80 Volkel (NL)	B-155 Dedestorf (D)
B-31 Fresnoy-Folny	B-81 Le Madrillet	B-156 Lüneburg (D)
B-33 Campneuseville	B-82 Grave (NL)	B-157 Werl (D)
B-34 Avrilly	B-83 Knocke-le-Zout (B)	B-158 Lübeck (D)
B-35 Godelmesnil-Baromesnil	B-84 Rips (B)	B-159 Mahlen (D)
B37 Corroy-Tours-en-Vimeu	B-85 Shijndel (NL)	B-160 Kastrup (DK)
B-39 Ecouffler	B-86 Helmond (NL)	B-162 Stade (D)
B-40 Nivillers	B-87 Rosières-en-Santerre	B-164 Schleswigland (D)
B-41 Plouy	B-88 Heesch (NL)	B-166 Flensburg (D)
B-42 Beauvais-Tillé	B-89 Mill (NL)	B-167 Kiel-Holtenau (D)
B-43 Saint-Omer-Fort Rouge	B-90 Kleine Brogel (B)	B-168 Fuhlsbüttel (D)
B-44 Poix	B-91 Nimègue-Kluis (NL)	B-170 Sylt-Westerland (D)
B-46 Grandvilliers	B-92 Abbeville-Drucat	B-172 Husum (D)
B-48 Amiens-Glisy	B-93 Valkenburg (NL)	B-174 Uetersen (D)

COMMANDEZ LES ANCIENS NUMÉROS...

Commandez dès à present les anciens numéros d'Aérojournal Magazine, consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site : www.caraktere.com

Aérojournal n°8

Short Sunderland
Queen of the Seven Seas
Hitler et la guerre aérienne
Avions de combat français :
Le Caudron 714
Le ME 210 en Hongrie
Le Stuka : Le mythe explosé (1942-1945)



Aérojournal n°13

LES TIGRES VOLANTS :
Les légionnaires de Chennault
Des B-17 israéliens bombardent le Caire
Les avions de combat français : Le Bloch 151
La défense du Reich 4e époque :
« Bodenplatte »
La chute d'Emil Lang - Un mystère résolu

Aérojournal n°14

LE CONDOR : Fléau de l'Atlantique
L'aviation au Maroc : un rôle essentiel
Les avions de combat français :
L'Amiot 351/354
La défense du Reich 5e époque :
le crépuscule des aigles
Le Renard et les sioux

Aérojournal n°15

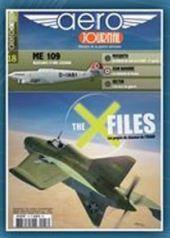
10 MAI 1940 - BLITZKRIEG :
Le jour où le ciel nous a foudroyés
Midnight Kings :
l'USAAF I - Bricolages et bidouillages
Les comptes des 1 001 victoires :
le mythe explosé
Les avions de combat français :
L'Arsenal VG.33
La saga des marques II : Luftwaffe

Aérojournal n°16

DOSSIER LA BATAILLE D'ANGLETERRE
Du sang, de la sueur et des larmes
Le CAC Boomerang : Tree top fighter
Black Magic :
Un aborigène au sein de la RAAF
La chasse de nuit US :
II – Ladies in the dark
Les avions de combat français :
Le Bloch MB.210

Aérojournal n°17

DOSSIER STALINGRAD
La Luftwaffe dans l'enfer blanc
Cat's eyes : La chasse de nuit de la RAF
Le PB-1W : Le premier AWACS
Ouragan sur le Sinaï :
Les chasseurs à réaction d'Israël
Les avions de combat français :
Le Vought V-156-F
Le Piaggio P.32 : Victime de sa modernité



Aérojournal n°18

DOSSIER « THE X-FILES »
Les projets de chasseur de l'USAAF
Mosquito : La chasse de nuit de la RAF
Me 109 : Naissance d'une légende - 1e partie
La saga des marques :
III - L'armée de l'Air de l'armistice
Les avions de combat français :
Le Potez 631
Jean Navarre : La sentinelle de Verdun

Aérojournal n°19

La renaissance de la Luftwaffe
1955-1965
Les samouraïs du clair de lune
La chasse de nuit japonaise
Le Bloch 500 : L'avion qui n'a jamais existé
Me 109 : Dora et Emil - 2e partie
Les avions de combat français :
Le Lioré-et-Olivier 451
Die hard : 3 minutes pour survivre
Anthéor était toujours debout

Aérojournal n°1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 11 et 12 sont épuisés, ainsi que le hors-série Aérojournal n°2

...ET NOS HORS-SÉRIES

HORS-SÉRIE N°6

LES CAMOUFLAGES DE LA Luftwaffe 1936-1945

Dans ce hors-série – le premier fascicule en français traitant de ce sujet – Jean-Claude Mermet, dont les lecteurs ont déjà pu apprécier le sérieux de ses recherches dans les précédents hors-série qu'il a signés, passe en revue les différentes couleurs utilisées par la Luftwaffe entre 1936 et 1945 (y compris la mystérieuse teinte RLM 83) et les schémas et patrons officiels publiés par le ministère de l'Air pour leur application.

Il faut, en fait, parler de camouflages au pluriel, car ceux-ci vont évoluer au rythme des événements militaires. Flamboyantes pour proclamer la renaissance de la Luftwaffe au monde en entier, les teintes se font plus sombres lorsque la guerre s'invite en Europe. Puis, lorsque la *Blitzkrieg* se transforme en guerre défensive, les camouflages subissent une nouvelle évolution, signe que la Luftwaffe a perdu la supériorité aérienne et doit maintenant jouer à cache-cache avec les aviations alliées. Dans les derniers mois, la pénurie et la désorganisation des voies de communication contraignent les constructeurs à rivaliser d'astuce pour économiser peinture, temps et main-d'œuvre.

Ce hors-série est abondamment illustré de 171 photos (dont 23 en couleur), de 73 profils couleur et de 42 schémas et diagrammes.

[BON DE COMMANDE]

☐ Oui, je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°21 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Oui, je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°21 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Oui, je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35) ☐ n°8 (Réf. 39) ☐ n°13 (Réf. 98) ☐ n°14 (Réf. 99)
☐ n°15 (Réf. 100) ☐ n°16 (Réf. 101) ☐ n°17 (Réf. 102) ☐ n°18 (Réf. 103)
☐ n°19 (Réf. 104)

☐ Oui, je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.

☐ n°1 : Messerschmitt Bf 109 G & K (Réf. 94) - Tarif 1
☐ n°3 : Luftwaffe 1946 (Réf. 116) - Tarif 2
☐ n°4 : Dans l'enfer de Ploesti (Réf. 121) - Tarif 1
☐ n°5 : Le Republic P-47 Thunderbolt (Réf. 144) - Tarif 3
☐ n°6 : Les camouflages de la Luftwaffe (ref.154) - Tarif 3

Tarif 1 : France : 12.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 15.50 € - Reste du monde : 19.50 €
Tarif 2 : France : 14.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.50 € - Reste du monde : 22.50 €
Tarif 3 : France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Mandat postal
☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
☐ Carte Bancaire : VISA / MasterCard

Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-séries à (re)découvrir

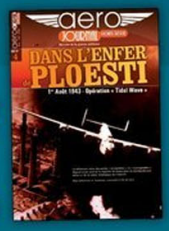
www.caraktere.com

HS n°1

Il est probable que l'on ne connaîtra jamais le nombre précis de Messerschmitt Bf 109 construits pendant la guerre. L'estimation la plus fiable tourne autour de 33 675 exemplaires, dont quelque 26 000 Bf 109 G et K. Après des années de patientes et minutieuses recherches dans les archives de Messerschmitt et de Daimler-Benz et avec le concours de spécialistes reconnus et de passionnés anonymes, Jean-Claude Mermet a établi ce guide destiné à faciliter l'identification des versions G et K de ce célèbre chasseur. Pour clarifier la situation, l'auteur a imaginé une nomenclature, à la fois simple et efficace, permettant de classer les différents éléments (capots, dérives, ailes...) en fonction des moteurs et des versions de la cellule. Les nombreuses photos et profils couleur contenus dans cette monographie offrent autant d'exemples illustrant son propos. Ce guide est tout autant destiné aux amateurs de la Luftwaffe en général et aux passionnés du Messerschmitt 109 en particulier qu'aux maquettistes qui, tous, en tireront de précieux renseignements.

HS n°3

L'histoire de la Luftwaffe s'est arrêtée le 8 mai 1945. Pourtant, lorsque l'Allemagne a capitulé, les ingénieurs aéronautiques allemands planchaient déjà depuis de nombreux mois sur les projets du futur. Bien que parfois fragmentaires et éparpillées, les archives existent. Jean-Claude Mermet s'est fait une spécialité de suivre ce jeu de piste avec la minutie et la méticulosité qui le caractérisent. Et c'est uniquement en se fondant sur les archives des constructeurs qu'il a bâti son texte. Ce hors-série ne s'intéresse qu'aux projets reconnus et officiellement proposés au ministère de l'Air allemand. Pour différentes raisons, que l'auteur explique clairement, la plupart ne seraient jamais entrés en production. D'autres, au contraire, auraient pu connaître une belle carrière si les événements n'en avaient pas disposé autrement. À tel point que les vainqueurs, Américains, Britanniques, Soviétiques et même Français, ont récupéré à leur profit cette technologie très en avance sur son temps.
Ce hors-série est abondamment illustré de plans quatre vues à l'échelle 1/72e, de profils et de vues 3D en couleur.



HS n°4

Plus d'un tiers des avions perdus, près de cinq cents aviateurs tués ou faits prisonniers, des dizaines de blessés. La malchance, les mauvais jugements, les erreurs, les fautes de discipline ont contribué à ce résultat particulièrement désastreux. Rarement une mission n'aura été aussi coûteuse.
Mais « Tidal Wave » ne fut pas une mission comme les autres. De toute la guerre, elle fut la seule de cette importance à avoir été exécutée à basse altitude par des bombardiers lourds de l'US Army Air Force.
L'objectif était vital, rien de moins que la « station-service de la Wehrmacht », et justifiait à lui seul tous les risques qui ont été pris. Les résultats ne furent malheureusement pas à la hauteur des espérances du Haut commandement. En août 1943, l'USAAF n'avait simplement pas les moyens de ses hautes ambitions.
Voici l'histoire de cette mission vraiment pas comme les autres.

HS n°5

Conçu comme un chasseur d'escorte à long rayon d'action, le P-47 Thunderbolt s'est fait voler la vedette par le P-51 Mustang. Sa carrière se serait probablement arrêtée mi-1944, si sa robustesse légendaire, son armement puissant et sa capacité d'emport de charges externes ne lui avaient ouvert une autre voie, dans laquelle il brillera plus que nul autre : on peut dire aujourd'hui que le P-47 fut le meilleur chasseur-bombardier de la Seconde Guerre mondiale. Ce hors-série retrace d'une manière originale le parcours du « Jug », depuis le développement de ses ancêtres jusqu'à sa carrière opérationnelle. Toutes les unités qui en ont été équipées, qu'elles soient américaines, britanniques, françaises, soviétiques, brésiliennes ou même mexicaines, sont passées au peigne fin : palmarès, commandants, bases, codes, etc. Forte de 212 photos (dont 18 en couleur), de 83 profils (avec détails des marques), de plans à l'échelle, de cartes et de nombreux tableaux, cette publication est à l'image de son sujet : « massive » avec ses 148 pages (!) et « solide » par la masse de données et d'informations qui y sont présentées.

Renseignements : Caraktère - 3120, route d'Avignon - 13090 Aix-en-Provence - France - Tél : +33 (0)4 42 21 06 76
www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SERIE

SPITFIRE SUR L'EUROPE

SPITFIRE : LA LÉGENDE

Le Spitfire a été construit à quelque 22 500 exemplaires, toutes versions, variantes et dérivés confondus. Il a combattu sur tous les théâtres d'opérations de la Seconde Guerre mondiale, de l'Europe occidentale à l'Extrême-Orient, en passant par la Méditerranée, l'Afrique du Nord, l'océan Arctique et les Balkans, du 3 septembre 1939 au 15 août 1945. Il y a affronté les trois puissances de l'Axe : l'Allemagne, l'Italie et le Japon, ainsi que leurs alliés. Plus de 150 unités en ont été équipées à un moment ou à un autre. Il a été utilisé comme intercepteur, chasseur de V1, chasseur-bombardier et avion de reconnaissance photo.
C'est dire si le pari de résumer la carrière de cet appareil en un seul hors-série apparaît comme une gageure. Nous avons donc été obligés de limiter notre champ d'étude à l'Europe de l'Ouest. Nous avons volontairement écarté les unités étrangères non intégrées à la RAF, ainsi que les unités françaises qui feront l'objet d'un hors-série ultérieur.